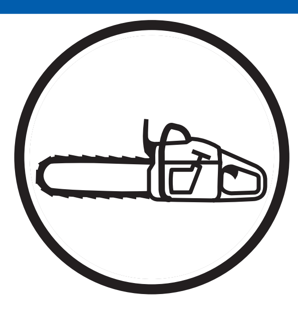


Manuel d'atelier

365 X-Torq
372XP X-Torq
372XPG X-Torq



Français

TABLE DES MATIERES

Généralités

Ce manuel d'atelier décrit en détails comment procéder à des recherches de pannes, comment réparer et tester la tronçonneuse. Les consignes de sécurité à respecter lors de travaux de réparation sont également décrites.

Sécurité

Remarque! Le chapitre traitant de la sécurité devra être lu et compris de tous ceux effectuant des réparations ou des opérations de service sur la tronçonneuse.

Des symboles d'avertissement sont présents dans ce manuel et sur la tronçonneuse. Voir page 5. Si un des symboles d'avertissement situés sur la tronçonneuse est déformé ou absent, un nouveau symbole devra être installé aussi vite que possible pour garantir une sécurité maximale lors de l'utilisation de la tronçonneuse.

Utilisateur

Ce manuel d'atelier est destiné à un personnel d'entretien supposé avoir des connaissances générales sur la réparation et l'entretien des petits moteurs.

Le manuel d'atelier devra être lu et compris par le personnel qui effectuera les réparations et l'entretien de la tronçonneuse. Le manuel peut également être utilisé pour la formation de nouveaux employés.

Modifications

Durant la production, des modifications de la tronçonneuse vont être effectuées. Dans la mesure où ces modifications influent sur l'entretien et/ou les pièces de rechange, des notes de services seront publiées à chaque fois. Ceci signifie que ce manuel, avec le temps, risque de devenir périmé. Pour éviter cela, le manuel devra être lu avec toutes les notes de service concernant la tronçonneuse.

Outillage

Certaines opérations exigent des outils spéciaux. Tous les outils de service sont listés dans ce manuel. Leur utilisation est décrite dans les chapitres correspondants.

Toujours utiliser du matériel d'origine Husqvarna pour:

- **Les pièces de rechange**
- **Les outils d'entretien**
- **Les accessoires**

Utilisation

Ce manuel d'atelier peut être utilisé de deux différentes manières:

- Réparation d'un certain système sur la tronçonneuse.
- Démontage et Montage de toute la tronçonneuse.

Réparation d'un certain système

La réparation d'un certain système s'effectue de la manière suivante:

1. Ouvrir le manuel à la page du système concerné.

2. Effectuer les opérations suivantes:
   Démontage
   Nettoyage et contrôle
   Montage

Démontage et Montage de toute la tronçonneuse

Le démontage et le remontage de toute la tronçonneuse s'effectue de la manière suivante:

1. Ouvrir le manuel à la page 16 qui traite du **Démar reur** et suivre les instructions de la rubrique **Démon tage.**

2. Aller de l'avant dans le manuel et effectuer le **Démontage** en suivant les chapitres.

3. Revenir au **Démarreur** page 16 et suivre les instructions de **Nettoyage et contrôle**.

4. Aller de l'avant dans le manuel et effectuer **Nettoyage et Contrôle** en suivant les chapitres.

5. Commander ou apporter de la réserve toutes les pièces de rechange nécessaires.

6. Ouvrir le manuel à la page l44 qui traite du **Carter moteur** et suivre les instructions de **Montage**.

7. Aller de l'avant dans le manuel et effectuer le **Montage** en suivant les chapitres.

Pour permettre une meilleure compréhension chaque chapitre commence par une **Description** de l'élément dont il est question.

Numérotation

Les références de position des éléments figurant dans les figures sont désignés par les lettres A, B etc.
Les figures sont numérotées 1, 2 etc.
Les références de position et les numéros des figures recommencent depuis le début pour chaque nouveau chapitre.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Instructions générales

L'atelier où les réparations de la tronçonneuse sont effectuées devra être équipé des dispositifs de sécurité conformément aux réglements locaux.

Personne n'est autorisé à réparer la tronçonneuse sans avoir auparavant lu et compris le contenu de ce manuel d'atelier.

Les cases ci-dessous sont présentes, à différents endroits, tout au long de ce manuel. Les cases d'avertissement précèdent les procédures qu'elles concernent.



ATTENTION!
Cette case d'avertissement signale un risquede blessures personnelles si les intructions ne sont pas suivies.

REMARQUE!
Cette case avertit d'un endommagement possible du matériel si les instructions ne sont pas suivies.

Instructions spéciales

Le carburant utilisé par les tronçonneuses possède les propriétés suivantes:

1. Le liquide et la vapeur sont nocifs.
2. Peut provoquer des irritations de la peau.
3. Est extrêmement inflammable.

Le guide-chaîne, la chaîne et le carter d'embrayage (frein de chaîne) doivent être montés avant la mise en marche de la tronçonneuse. Autrement, l'embrayage risque de se détacher et d'occasionner des blessures personnelles.

Utiliser des protecteurs d'oreilles lors des essais de fonctionnement.

Ne pas utiliser la tronçonneuse avant qu'elle ne soit réglée afin que la chaîne demeure immobile au ralenti.

Après l'essai de fonctionnement, ne pas toucher le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi. Risque de brûlures.

Un graissage insuffisant de la chaîne peut provoquer une rupture de la chaîne pouvant occasionner des blessures graves, voires fatales.

Veiller à ce que le ressort du démarreur ne saute pas. Autrement, il peut occasionner des blessures personnelles. Si le ressort est tendu sur la poulie quand elle est retirée, il risque de sauter et d'occasionner des blessures personnelles.

Lorsque le ressort de pression du frein de chaîne sera retiré, contrôler que le frein est en position de freinage. Autrement le ressort de pression risque de sauter et d'occasionner des blessures personnelles.

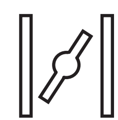
Après une réparation, le frein de chaîne devra être contrôlé selon les instructions de la page 13.

Etre prudent lors du changement du palier du vilebrequin dans la mesure où les deux parties du carter moteur sont chaudes. Risque de brûlures. Utiliser des gants de protection.

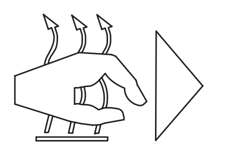
En cas d'utilisation d'air comprimé, ne pas diriger le jet vers soi. L'air peut pénétrer dans le sang, ce qui est extrêmement dangereux.

Symboles sur la tronçonneuse

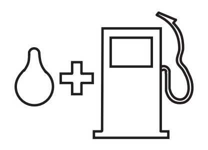
Les symboles ci-dessous sont présents sur la tronçonneuse.



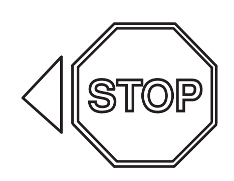
Réglage du starter



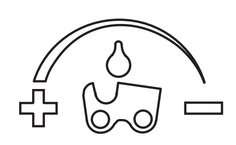
Interrupteur pour le chauffage de la poignée



Remplissage de carburant



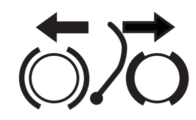
Bouton d'arrêt



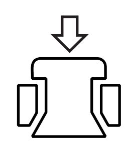
Vis pour le réglage du graissage de la chaîne



Remplissage de l'huile de chaîne



Frein de chaîne

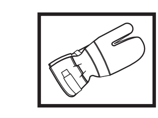


Décompresseur

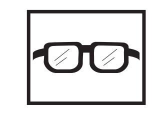
Symboles dans ce manuel d'atelier



Ce symbole prévient contre les blessures personnelles en cas de non-respect des instructions.

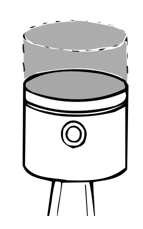
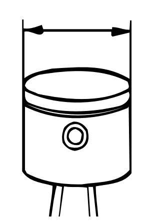
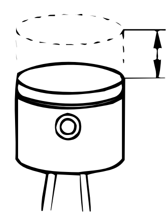
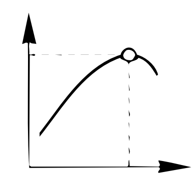


Utilisez des gants de protection.

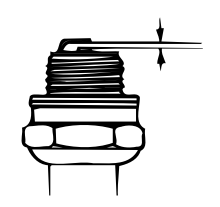
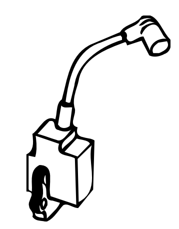
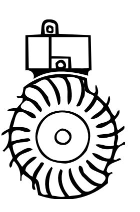
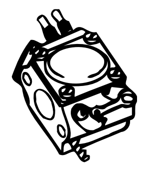


Portez des lunettes de protection.

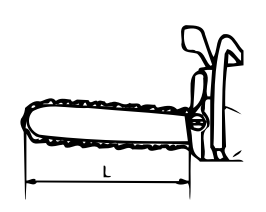
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

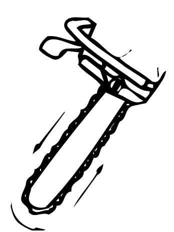
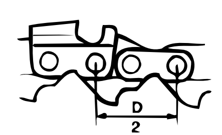





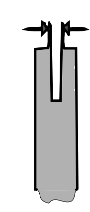
	Cylindrée cm³/ pouces³	Alésage Ømm/Øpouce	Course mm/pouce	Puissance max à kW/CV/ t/min
365:	70,7/4.3	50/1.97	36/1.42	3,6/4,9 @ 10 200
372XP:	70,7/4.3	50/1.97	36/1.42	4,1/5,6 @ 10 200
372XPG:	70,7/4.3	50/1.97	36/1.42	4,1/5,6 @ 10 200

	Ecartement des électrodes mm/pouce	Système d'allumage	Ecartement mm/pouce	Carburateur
365:	0,5/0.02	SEM AM50/DM51	0,3/0.01	Walbro RWJ-4/RWJ-6
372XP:	0,5/0.02	SEM AM50/DM51	0,3/0.01	Walbro RWJ-4/RWJ-6
372XPG:	0,5/0.02	SEM AM50/DM51	0,3/0.01	Walbro RWJ-4

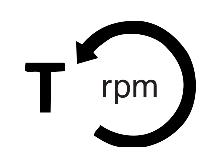
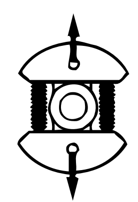
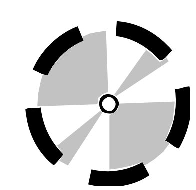
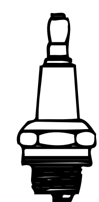


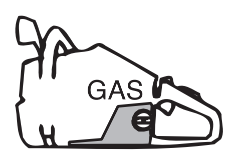
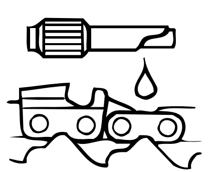
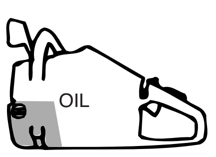
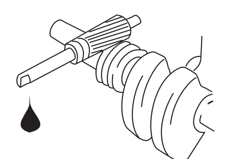



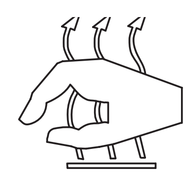
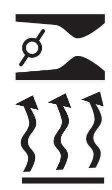


	Longueur de guide cm/pouce	Vitesse de la chaîne maximum m/s	Pas de chaîne mm/pouce	Maillons mm/pouce
365:	38-69/15-27	30,2	9,52/ 3/8	1,5/0.058 / 1,3/0.050
372XP:	38-69/15-27	30,2	9,52/ 3/8	1,5/0.058 / 1,3/0.050
372XPG:	38-69/15-27	30,2	9,52/ 3/8	1,5/0.058 / 1,3/0.050

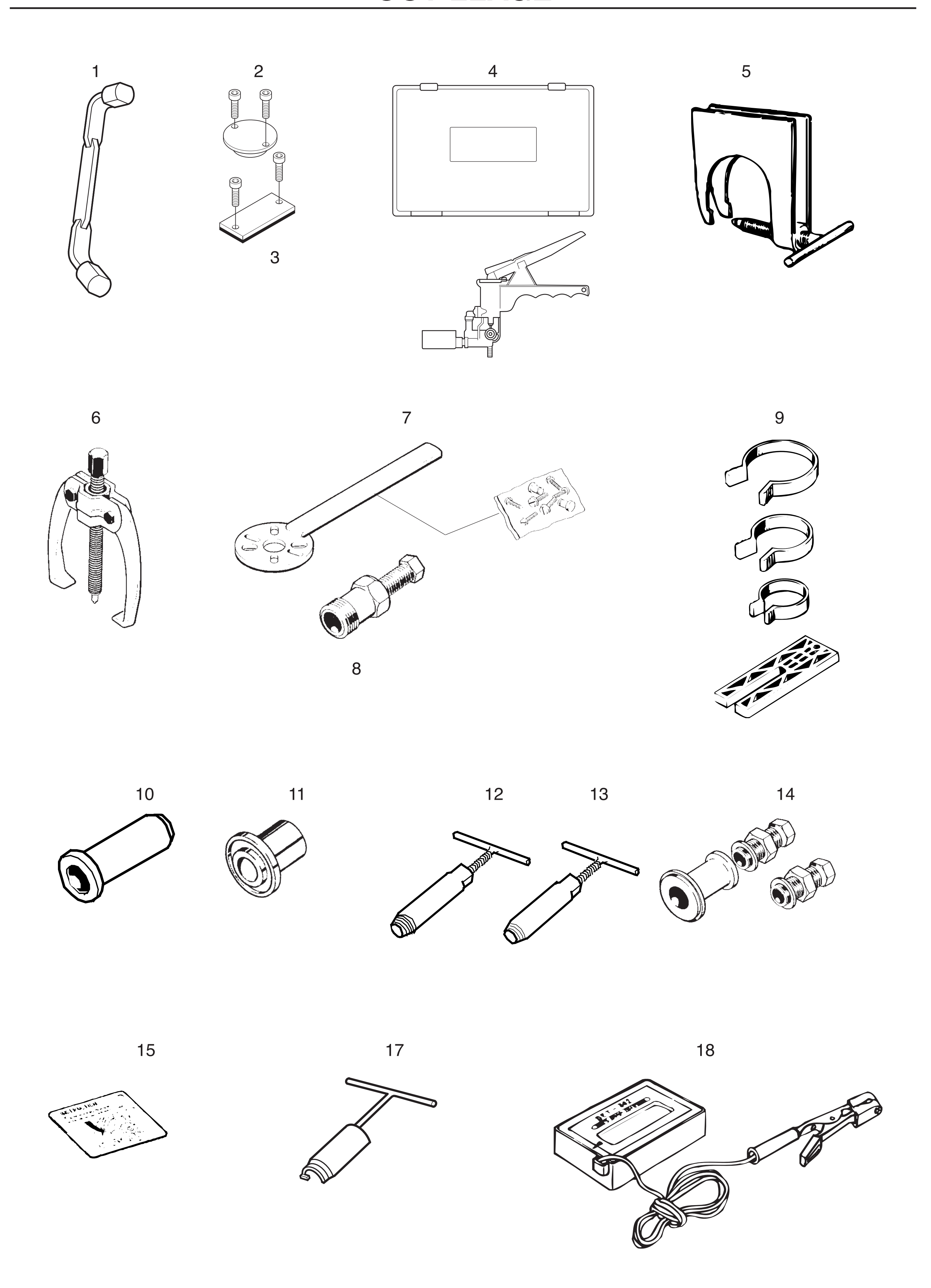
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	 Régime au ralenti t/min	 Régime d'embrayage t/min	 Nombre de tours max t/min	 Bougie
365:	2 700	3 500	13 300	NGK BPMR7A
372XP:	2 700	3 500	13 300	NGK BPMR7A
372XPG:	2 700	3 500	13 300	NGK BPMR7A

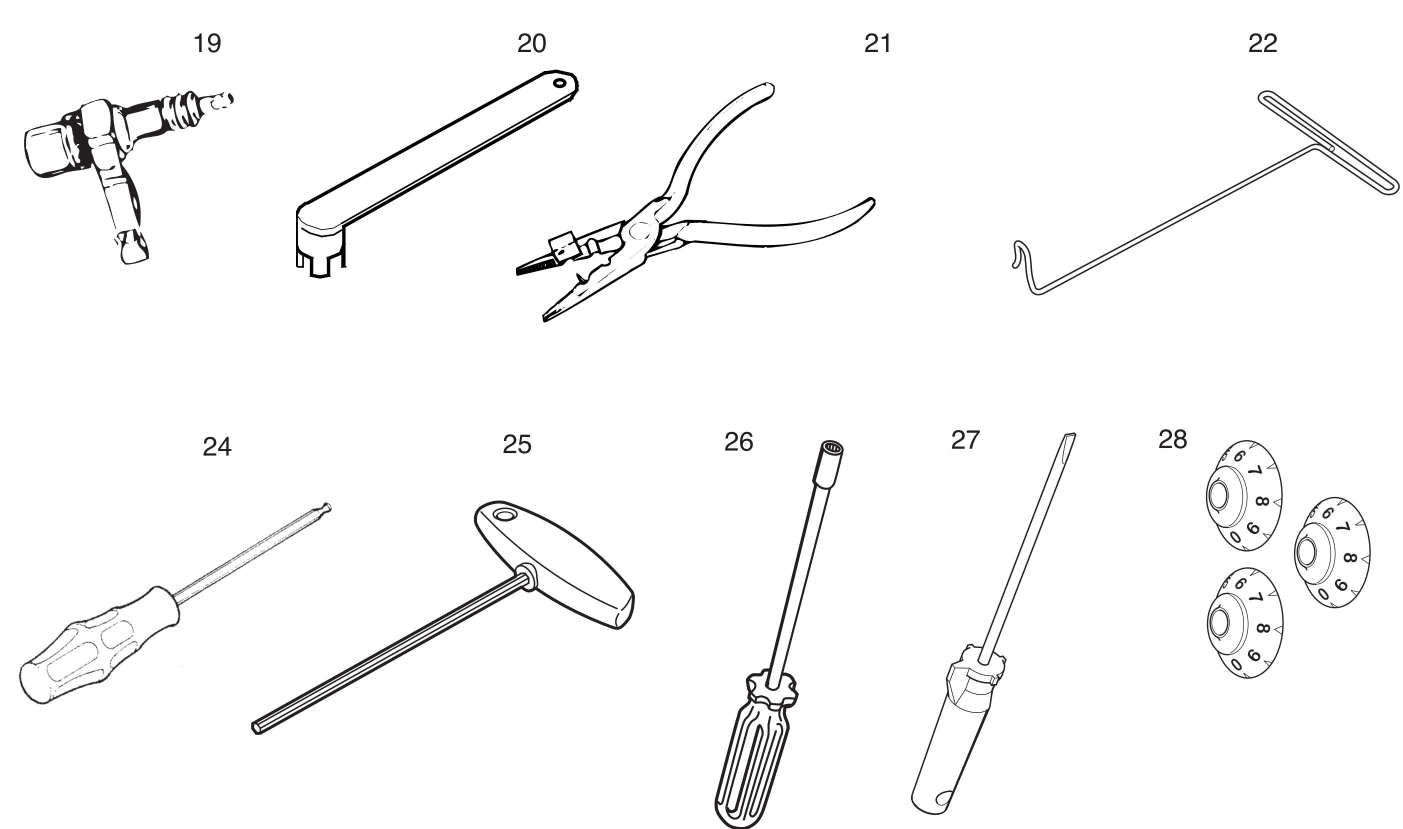
	 Volume du réservoir de carburant	 Capacité de la pompe à huile	 Volume du réservoir d'huile	 Pompe à huile automatique
365:	0,77/1.63	4/20	0,42/0.89	Oui
372XP:	0,77/1.63	4/20	0,42/0.89	Oui
372XPG:	0,77/1.63	4/20	0,42/0.89	Oui

	 Poids sans guide et chaîne kg/lbs	 Chauffage poignées	 Chauffage électrique du carburateur
365:	6,4/14.1	–	–
372XP:	6,4/14.1	–	–
372XPG:	6,6/14.5	Oui	Oui

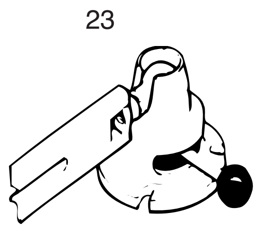
OUTILLAGE

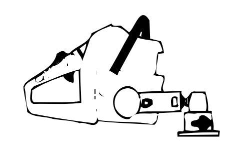


OUTILLAGE



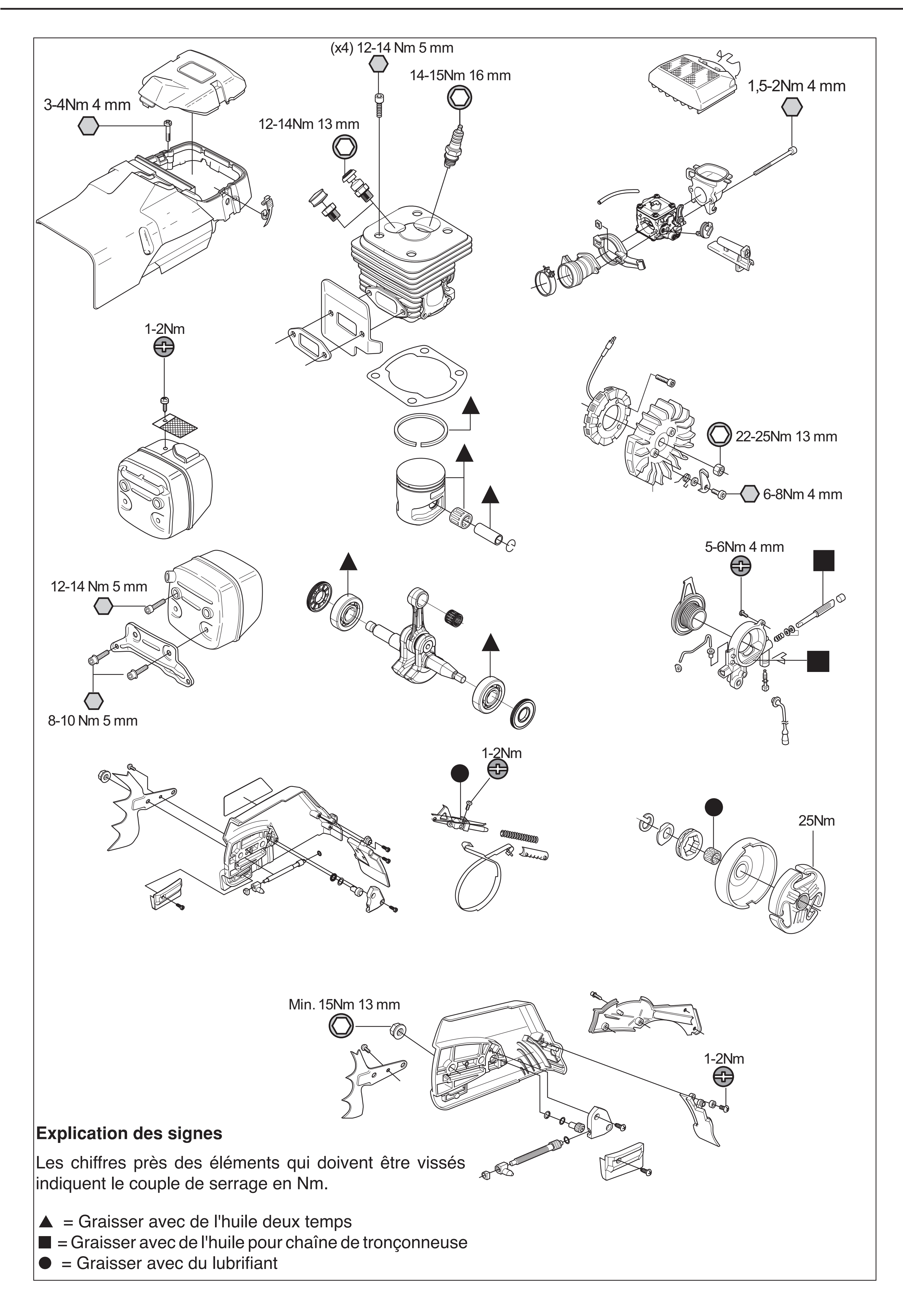
23





La liste ci-contre décrit l'outillage nécessaire spécialement pour la tronçonneuse. En plus de cet outillage, des outils de service ordinaires sont nécessaires.

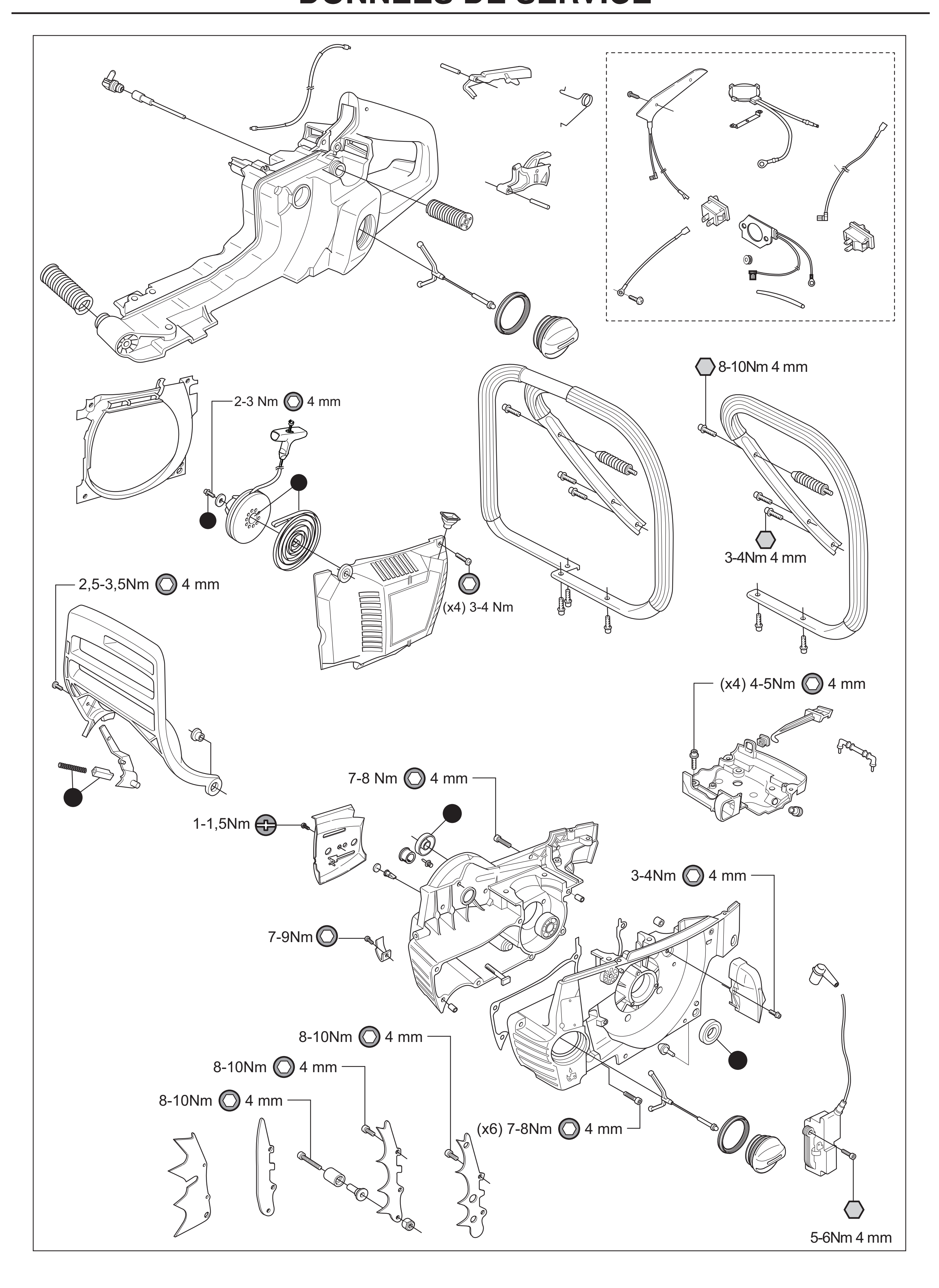
Pos	Désignation	Utilisation	No. de commande
1	Butée de piston	Verrouillage du vilebrequin	504 91 06-05
2	Plaque de recouv. aspiration.	Etanchéifier le tuyau d'aspiration	578 09 56-01
3	Plaque de recouv.échappem.	Etanchéifier la porte d'échappement	502 71 39-01
4	Contrôleur de pression	Générer pression test d'étanchéité	531 03 06-23
5	Outil de démontage	Démontage du vilebrequin	502 51 61-01
6	Extracteur	Retirer le palier du vilebrequin	504 90 90-01
7	Fer de maintien	Démontage du rotor volant	502 51 49-01
8	Extracteur	Démontage du rotor volant	502 50 26-01
9	Jeu pour montage du piston	Montage du piston	502 50 70-01
10	Mandrin pour bague d'étan.	Montage bague côté embrayage	502 52 21-01
11	Mandrin pour bague d'étan.	Montage bague côté rotor volant	502 52 20-01
12	Outil de démontage	Démontage bague côté embrayage	502 50 55-01
13	Outil de démontage	Démontage bague côté rotor volant	504 91 40-01
14	Outil de montage	Montage du vilebrequin	502 50 30-15
15	Calibre d'épaisseur, écart.	Réglage du module d'allumage	502 51 34-02
17	Outil de démontage	Démontage grand ressort AV	502 52 18-02
18	Compte-tours	Réglage du carburateur	502 71 14-01
19	Testeur de bougie	Contrôle du module d'allumage	502 71 13-01
20	Outil d'embrayage	Montage et démontage de l'embrayage centrifuge	502 52 22-01
21	Pince de montage	Montage protection de la bougie	502 50 06-01
22	Crochet pour filtre carburant	Retirer le filtre à carburant	502 50 83-01
23	Fixation de montage	Montage de la tronçonneuse	502 51 02-01
24	Tournevis, 3 mm	Pour les vis M-4	502 50 86-01
24	Tournevis, 4 mm	Pour les vis M-5	502 50 87-01
25	Clé hexagonale, 3 mm	Pour les vis M-4	502 50 19-01
25	Clé hexagonale, 4 mm	Pour les vis M-5	502 50 18-01
25	Clé hexagonale, 5 mm	Pour les vis M-6	502 50 64-01
26	Tournevis réglable	Réglage du carburateur	503 03 55-60
27	Tournevis réglable	Réglage du carburateur	501 60 02-03
28	Ajusteur kit 3 pièces.	Réglage du carburateur	585 07 17-01



Explication des signes

Les chiffres près des éléments qui doivent être vissés indiquent le couple de serrage en Nm.

▲ = Graisser avec de l'huile deux temps
■ = Graisser avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse
● = Graisser avec du lubrifiant


8-10Nm 4 mm
2-3 Nm 4 mm
2,5-3,5Nm 4 mm
(x4) 3-4 Nm
3-4Nm 4 mm
(x4) 4-5Nm 4 mm
7-8 Nm 4 mm
1-1,5Nm
3-4Nm 4 mm
7-9Nm
8-10Nm 4 mm
8-10Nm 4 mm
8-10Nm 4 mm
(x6) 7-8Nm 4 mm
5-6Nm 4 mm

Frein de chaîne

Démontage

1. Retirer d'abord les éléments suivants:
   • Chaîne et guide-chaîne.
   • Embrayage centrifuge.

2. Repousser vers l'avant la protection contre les rebonds de telle sorte que le frein de chaîne soit serré. Voir fig. 1.

3. Retirer la protection contre les rebonds en dévissant les deux vis. Noter la douille sur le côté du démarreur. Voir fig. 2.

4. Retirer la vis (A) et la plaque de guidage de la chaîne. Voir fig. 1.

5. Retirer les quatre vis (B) ainsi que le capot au-dessus du mécanisme du frein de chaîne. Voir fig. 1.



ATTENTION!
Vérifier que le frein est bien serré. Autrement le ressort de pression risque de sauter et de provoquer des blessures personnelles.

6. Enfoncer la douille de blocage (C) et retirer le bras de levier (D). Voir fig. 3.

7. Retirer le ressort de pression en le dégageant sur le côté arrière à l'aide d'un tournevis. Voir fig. 4.

8. Retirer l'articulation (E) avec sa bande de frein. Voir fig. 4.

9. Devisser la bande de frein de l'articulation.

10. Prendre la douille de blocage (C) avec le ressort. Voir fig. 3.

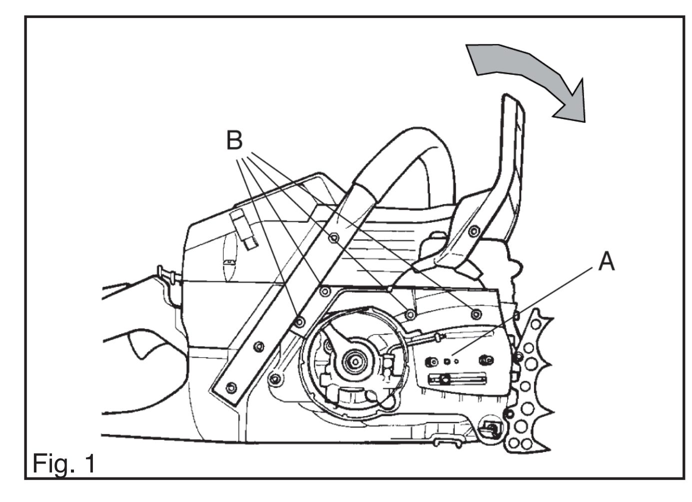
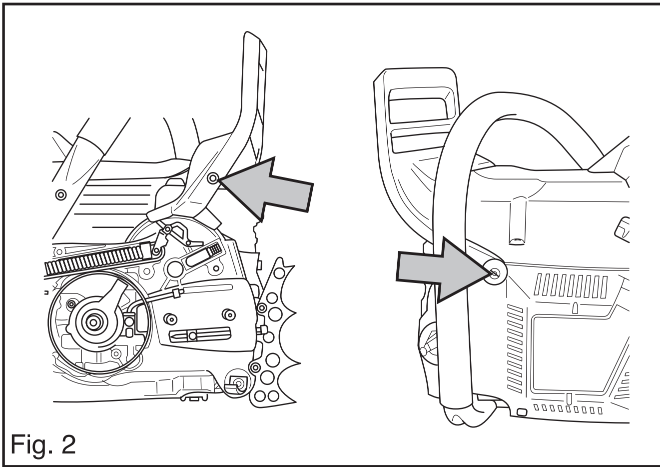


Fig. 1


Fig. 2

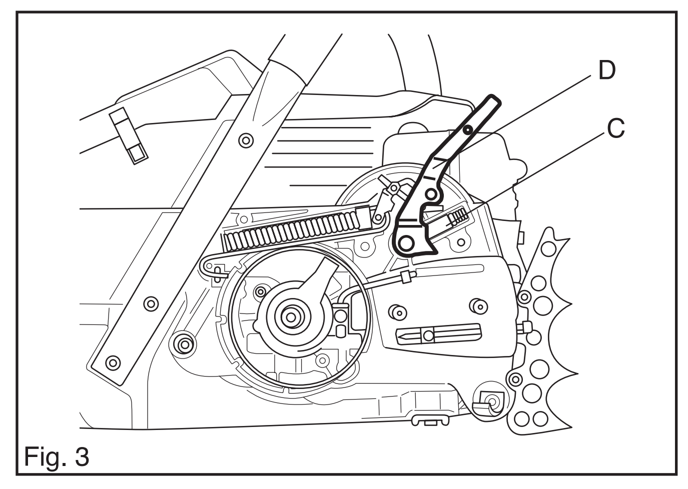


Fig. 3

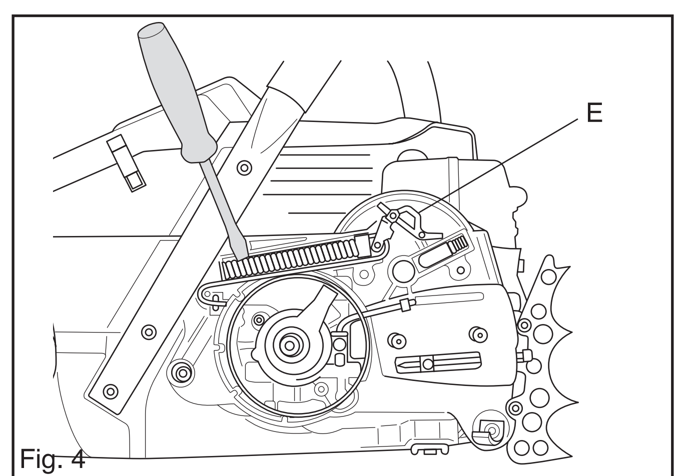


Fig. 4

Contrôle

Nettoyer et contrôler tous les éléments. L'épaisseur de la bande de frein ne doit, en aucun endroit, être inférieure à 0,8 mm. Voir fig. 5.

Montage

Monter le frein de chaîne de la façon suivante:

1. Visser ensemble l'articulation et la bande de frein. Voir fig. 5.

2. Graisser les parties mobiles de l'articulation (E) et monter l'unité dans la tronçonneuse. Voir fig. 6.

3. Graisser et monter le bras de levier (D). Voir fig. 3.

4. Graisser et monter la douille de blocage (C) avec le ressort. Voir fig. 3.

5. Monter le capot sur le mécanisme du frein de chaîne. Quatre vis (B). Couple de serrage 4 Nm. Voir fig. 1.

6. Monter la plaque de guidage de la chaîne avec la vis (A). Voir fig 1.

7. Monter la protection contre les rebonds avec la douille du côté du démarreur. Voir fig. 2.

8. Repousser la protection contre les rebonds pour que le frein de chaîne se retrouve en position de freinage.

9. Contrôler que la bande de frein est bien dans l'évidement (F) du carter moteur. Voir fig. 6.

10. Monter les éléments suivants:
    - Embrayage centrifuge.
    - Chaîne et guide-chaîne.

Contrôle du fonctionnement



ATTENTION!
Après réparation le frein de chaîne devra être contrôlé selon les instructions suivantes.

Lors du contrôle le moteur doit être **arrêté**.
Contrôler le frein de chaîne de la manière suivante:

1. Tenir la tronçonneuse au dessus d'une surface stable comme sur la fig. 7.
   La distance entre le guide-chaîne et la surface est indiquée dans le tableau.

Longueur du guide, L	Hauteur, H
15-20 pouces	50 cm
21-28 pouces	70 cm
29-32 pouces	80 cm

2. Relacher la poignée avant et laisser la tronçonneuse tourner autour de la poignée arrière.

3. Le frein devra se déclencher lorsque le guide entre en contact avec la surface.

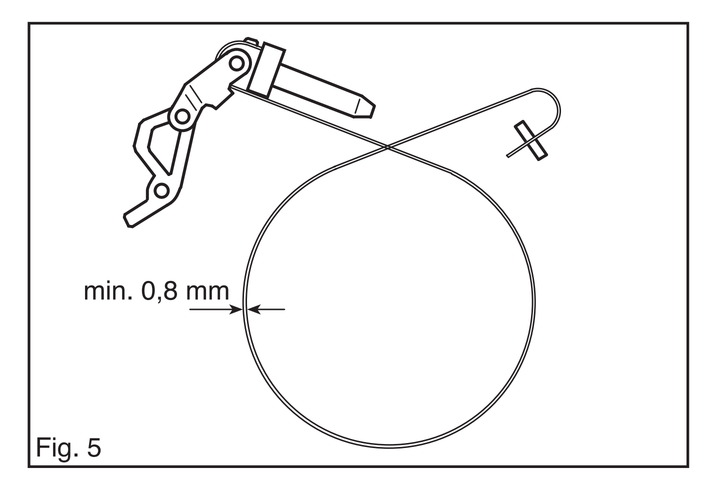


Fig. 5

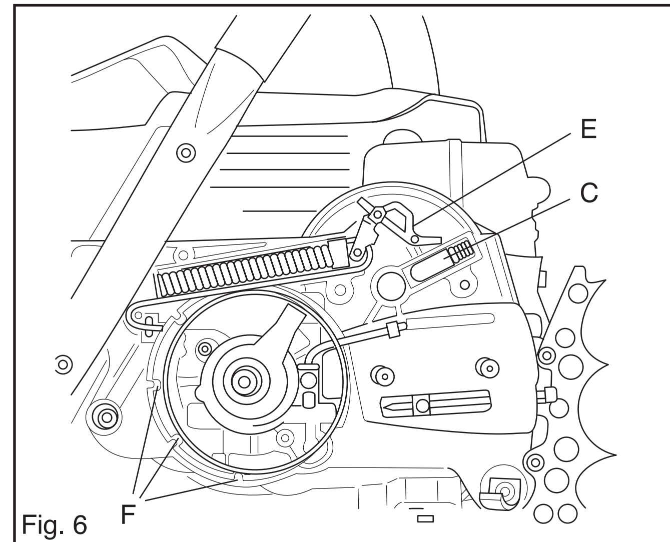


Fig. 6



Fig. 7

Capteur de chaîne

Retirer la chaîne et le guide-chaîne.

Contrôler le capteur de chaîne et le changer s'il est abîmé. Couple de serrage de la vis 6 Nm. Voir fig. 8.

Monter la chaîne et le guide-chaîne.

Silencieux



ATTENTION!
Ne pas toucher le silencieux avant qu'il n'ait refroidi. Risque de brûlure.

Démontage

1. Devisser les deux vis M5 et les deux vis M6 et retirer le silencieux et sa fixation. Voir fig. 9.

2. Retirer la garniture et la plaque de refroidissement. Voir fig. 9

3. Si la tronçonneuse est équipée d'un pare- étincelles, le retirer. Voir fig. 9.

Contrôle

Nettoyer tous les éléments et contrôler les points suivants :

1. Le pare-étincelles est entier.

2. Le silencieux et sa fixation ne présentent ni fissures ni autres défauts.

3. La garniture est entière.

Montage

1. Nettoyer les surfaces de contact contre la garniture, l a plaque de refroidissement et le cylindre.

2. Si la tronçonneuse est équipée d'un pare-étincelles, le monter. Voir fig. 9.

3. Monter la plaque de refroidissement, la garniture et le silencieux contre le cylindre.
   Couple de serrage des 2 vis M6 contre le cylindre 14 Nm.
   Couple de serrage des 4 vis M5 10 Nm.

Bouton d'arrêt

Démontage

Distendre le bouton d'arrêt avec un tournevis et retirer les câbles. Voir fig. 10.

Contrôle

Mesurer la résistance en raccordant un ohmmètre au bouton d'arrêt. Voir fig. 11. La résistance devra être :
"0" enfoncé - inférieure à 0,1 ohm.
"1" enfoncé - supérieure à 1000 ohm.

Montage

Enfoncer les câbles et mettre le bouton d'arrêt dans l'évidement sur le réservoir.

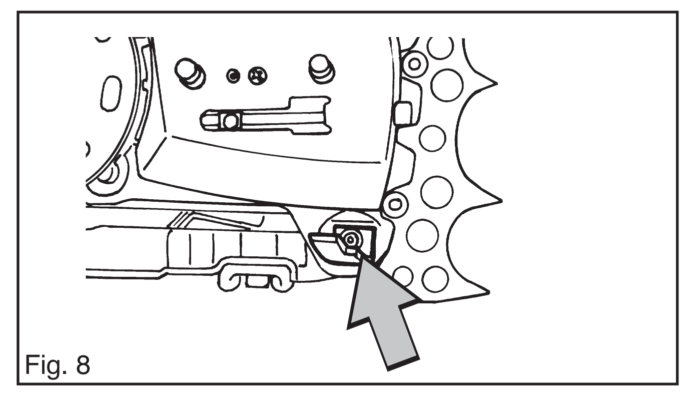


Fig. 8

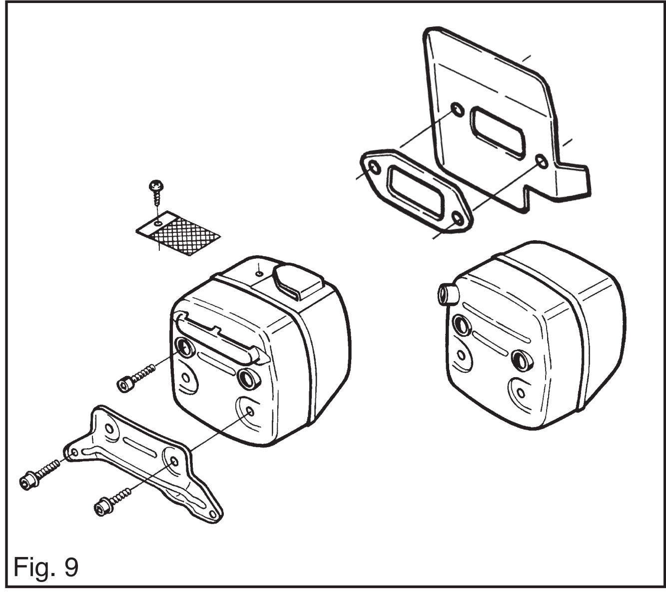


Fig. 9

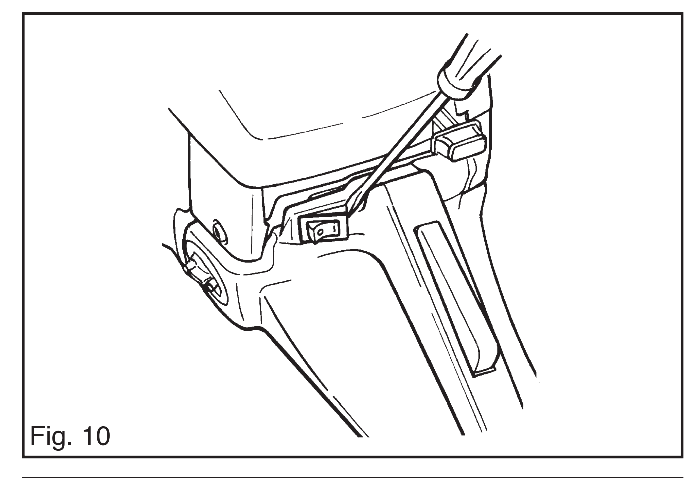


Fig. 10

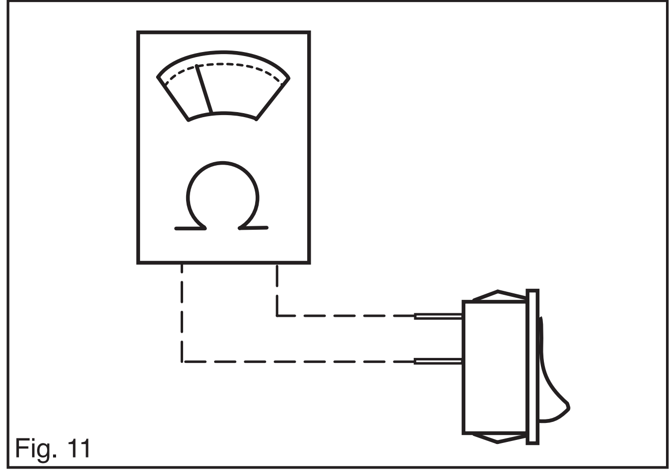


Fig. 11

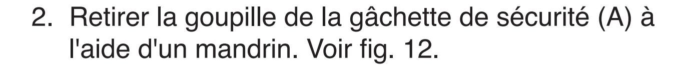
Gâchette de sécurité

Démontage

1. Retirer le réservoir de l'unité motrice.



ATTENTION!
Le carburant utilisé pour les tronçonneuses possèdent les propriétés suivantes:
1. Liquide et vapeurs nocifs.
2. Peut provoquer des irritations de la peau.
3. Est extrêmement inflammable.



2. Retirer la goupille de la gâchette de sécurité (A) à l'aide d'un mandrin. Voir fig. 12.
3. Basculer la gâchette comme sur la fig. 13 et la retirer de l'évidement dans la poignée avec le ressort.
4. Retirer la goupille de la commande de l'accélération (B) à l'aide d'un mandrin. Voir fig. 12.
5. Retirer la commande d'accélération et le câble. Enlever le câble.



Contrôle

Nettoyer tous les éléments et contrôler les points suivants:

1. Le câble d'accélération et le bras de levier sont entiers et fonctionnent bien.
2. Le mécanisme d'engrènement de la gâchette n'est pas usé. Voir C dans la fig. 14.

Montage

1. Assembler la commande d'accélération et le câble et monter cette unité dans l'unité de réservoir. Contrôler que le bras de levier (E) pour le câble d'accélération est entre l'ergot (D) et le dessous de la poignée. Voir fig. 15.
2. Enfoncer la goupille de la commande d'accélération (B) à l'aide d'un mandrin. Voir fig. 12.
3. Mettre le ressort dans l'évidement de la gâchette. Maintenir le ressort et introduire la gâchette dans l'évidement de la poignée. Voir fig. 16.
4. Monter en même temps le ressort sur la commande d'accélération comme sur la fig. 16.
5. Basculer la gâchette pour que le cliquet (E) puisse descendre sur le côté de la commande d'accélération dans la poignée comme sur la fig. 13.
6. Enfoncer la goupille de la gâchette (A) à l'aide d'un mandrin.
7. Monter le réservoir sur l'unité motrice.

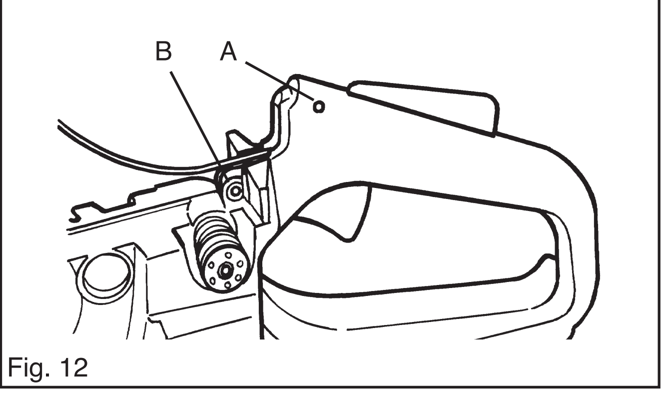
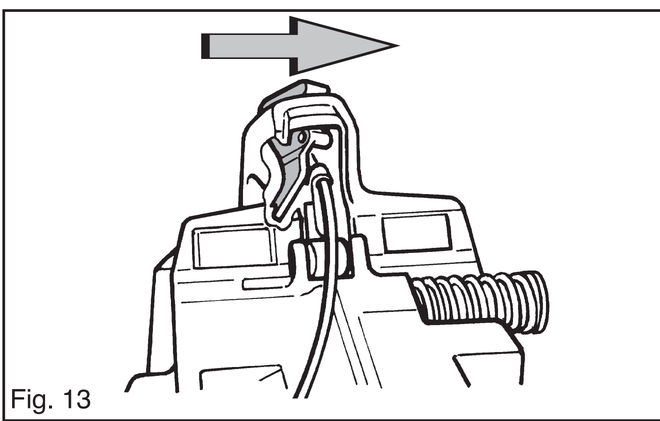


Fig. 12


Fig. 13

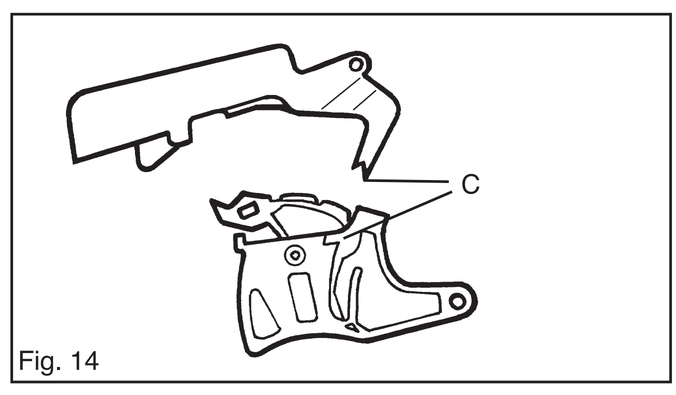


Fig. 14

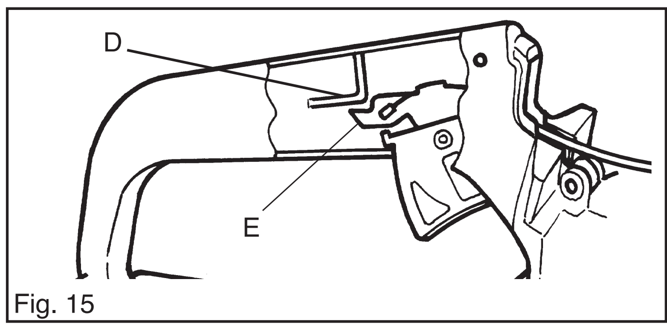
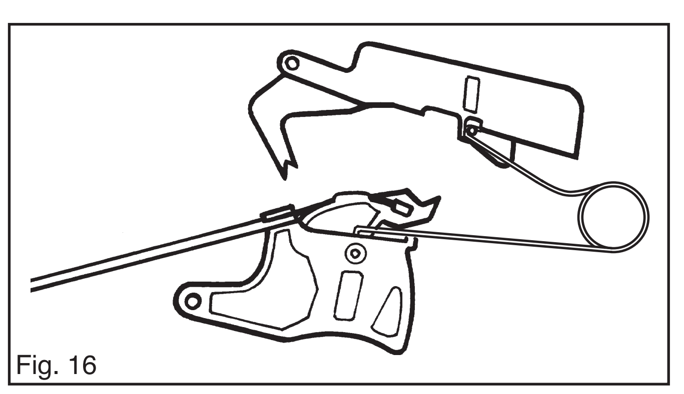


Fig. 15


Fig. 16

LANCEUR

Démontage

1. Devisser les quatre vis qui maintiennent le lanceur contre le carter moteur et retirer le lanceur. Voir fig. 1.

2. Tirer la poignée de 20-30 cm et prendre la corde dans l'évidement de la poulie du lanceur. Voir fig. 2.

3. Faire tourner la poulie dans le sens anti-horaire jusqu'à ce que la tension du ressort sur la poulie cesse.



ATTENTION!
Si la tension du ressort est activée sur la poulie le ressort risque de sauter et d'occasionner des blessures.

4. Dévisser la vis centrale et retirer la rondelle et la poulie. Voir fig. 3.

5. Si la corde doit être changée, la couper et retirer les morceaux de sur la poignée et la poulie à l'aide d'une pince demi-ronde.



ATTENTION!
Veiller à ce que le ressort ne saute pas. Danger de blessures personnelles.

6. Si le ressort doit être changé, retirer l'ancien ressort.

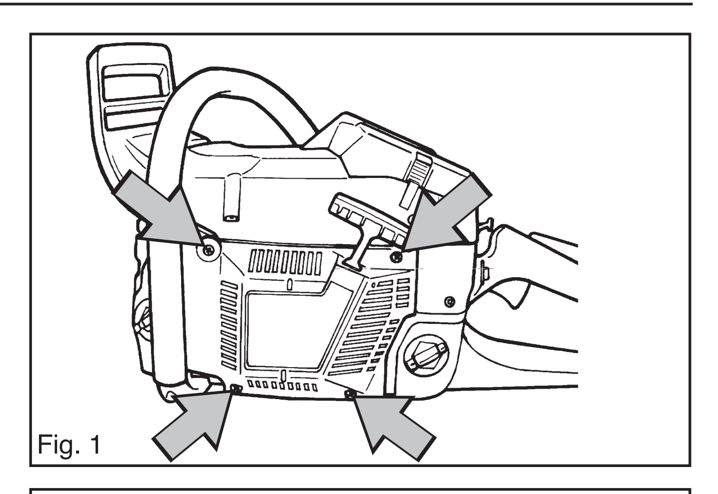


Fig. 1

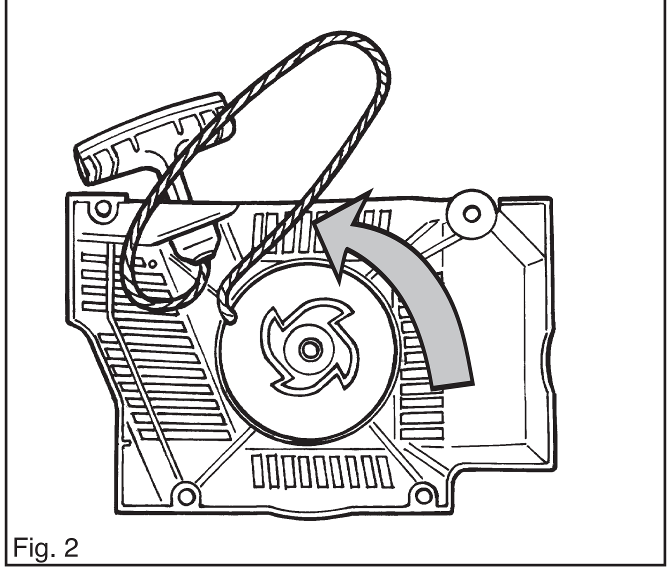


Fig. 2

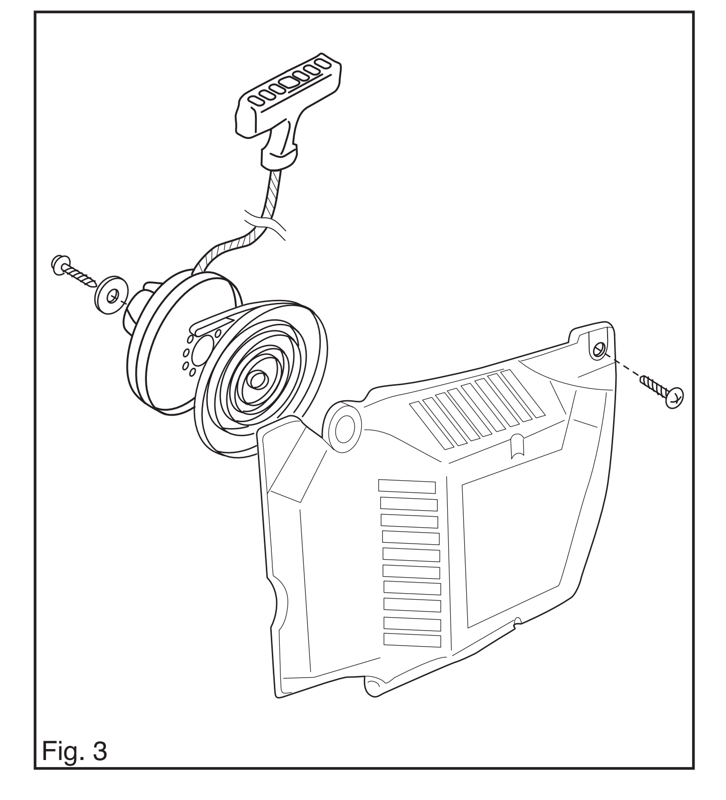


Fig. 3

Nettoyage et contrôle



ATTENTION!
Veiller à ce que le ressort ne saute pas. Danger de blessures personnelles.

Nettoyer les éléments et contrôler les points suivants:

1. Corde.
2. Cliquets dans la poulie.
3. Que les cliquets d'entraînement sur le rotor volant magnétique sont intacts, que les ressorts sont bien positionnés et fonctionnent bien.

Montage



ATTENTION!
Veiller à ce que le ressort ne saute pas. Danger de blessures personnelles.

1. Si un nouveau ressort doit être installé, le monter à l'aide d'un fil de fer de telle sorte que l'anneau du ressort vienne au dessus du tampon (A) de la poulie. Voir fig. 4.

2. Enfoncer le ressort dans la poulie et retirer le fil de fer.
3. Si une nouvelle corde est installée, introduire l'extrémité libre dans le trou de la poulie. Prendre l'extrémité à l'intérieur de la poulie avec une pince demi-ronde et tirer la corde. Voir fig. 5.

4. Graisser le palier de la poulie et le ressort et monter la poulie sur le pivot de l'arbre. Faire tourner légèrement dans les deux sens jusqu'à ce que le ressort accroche dans l'arrêt sur le capot.

5. Monter la rondelle et la vis. Voir fig 3. Couple de serrage de la vis 4 Nm.

6. Tirer la corde à travers son trou dans le capot, installer la poignée et faire un double noeud de sécurité. Voir fig. 5.

7. Prendre la corde dans l'évidement de la poulie et faire tourner la poulie dans le sens anti-horaire jusqu'à ce que la corde soit convenablement tendue. Voir ci-dessous et fig. 6.

<u>Contrôle de la tension de la corde</u>:

A. Tirer complètement la corde.
B. Dans cette situation il devra être possible de tirer la poulie à la main de 1/2 - 3/4 de tour supplémentaire.

8. Monter le lanceur sur le carter moteur. Couple de serrage des vis 4 Nm. Voir fig. 1.

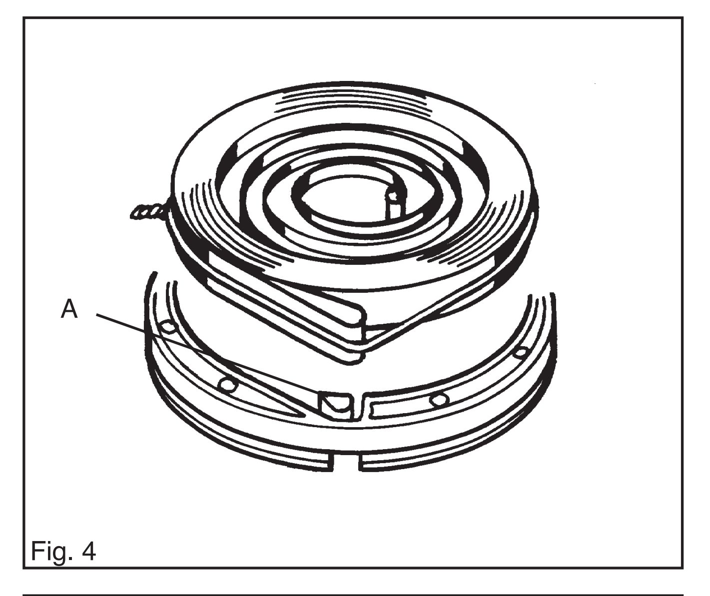
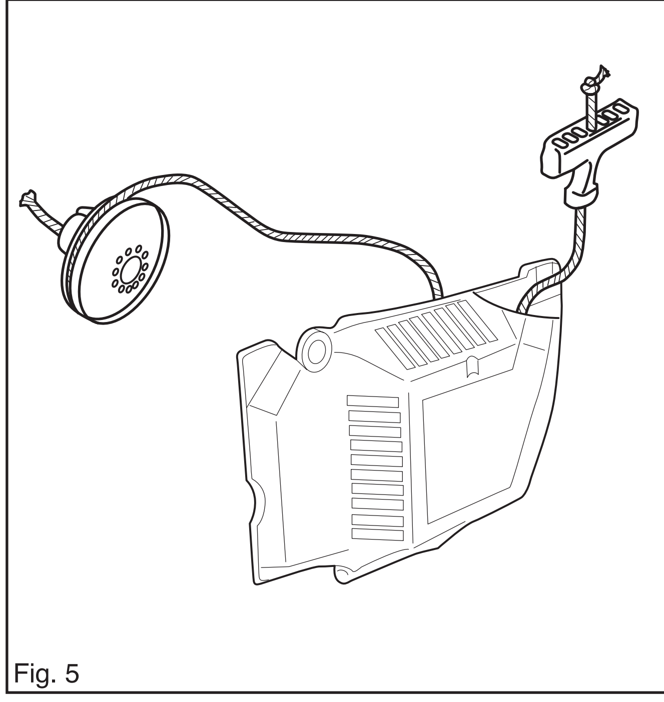
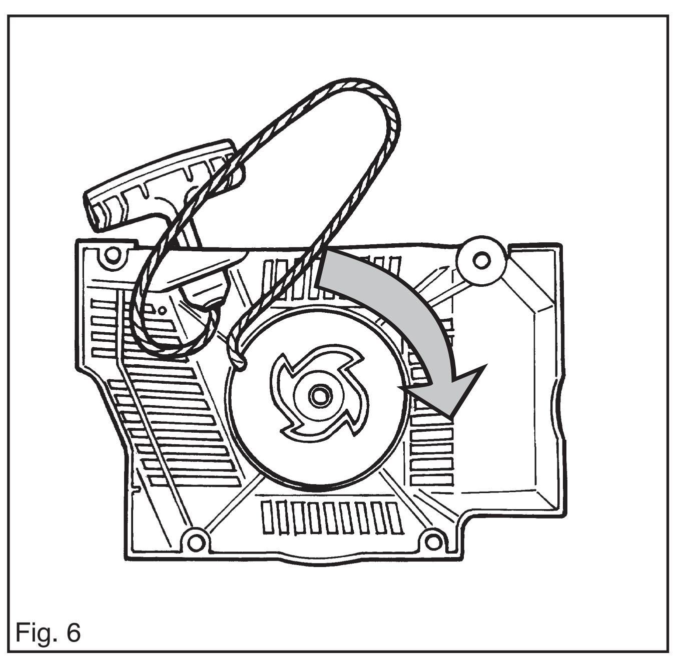


Fig. 4


Fig. 5


Fig. 6

Système d'allumage

Démontage

1. Retirer le capot du cylindre et le lanceur.
   Voir sidan 16.

2. Démonter le câble bleu (A) (qui va au bouton d'arrêt) du module d'allumage (B). Voir fig. 1.

3. Retirer le câble d'allumage (C) de la bougie et dégager les deux câbles de l'aube directrice (D). Retirer l'aube directrice. Voir fig. 1.

4. Dévisser les deux vis M4 et retirer le module d'allumage. Voir fig. 1.

5. Dévisser les deux cliquets d'entraînement (E) du lanceur. Voir fig. 1.

6. Retirer la bougie et monter la butée de piston dans le trou de la bougie. Voir fig. 2.

7. Desserrer l'écrou du rotor volant. Visser l'écrou jusqu'à ce qu'il soit au même niveau que l'extrémité extérieure du pas de vis de l'arbre. Voir fig. 3.

8. Visser l'extracteur du rotor volant. Visser les deux vis M5x25 d'environ10 tours. Tirer la vis du milieu et retenir avec la poignée jusqu'à ce que le rotor volant se dégage. Voir fig. 4.

9. Retirer l'extracteur, l'écrou, la rondelle et le rotor volant.



Nettoyage et contrôle

Nettoyer tous les éléments, particulièrement le rotor volant et le cône de l'arbre.
Contrôler que le rotor volant ne présente ni fissure ni autre dommage.

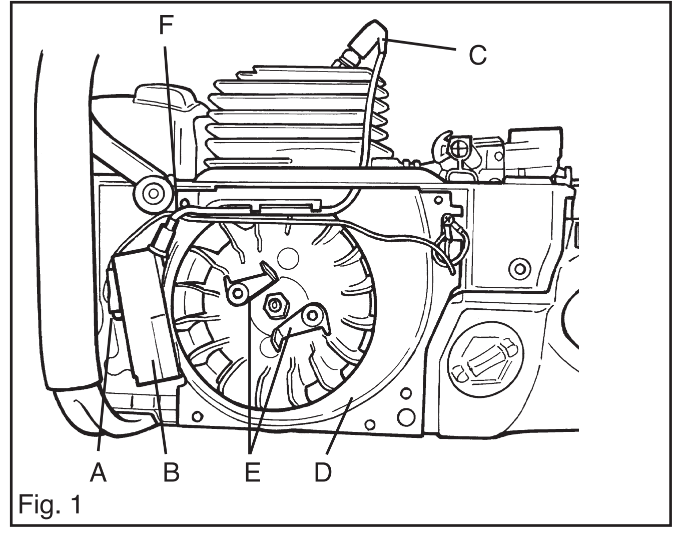
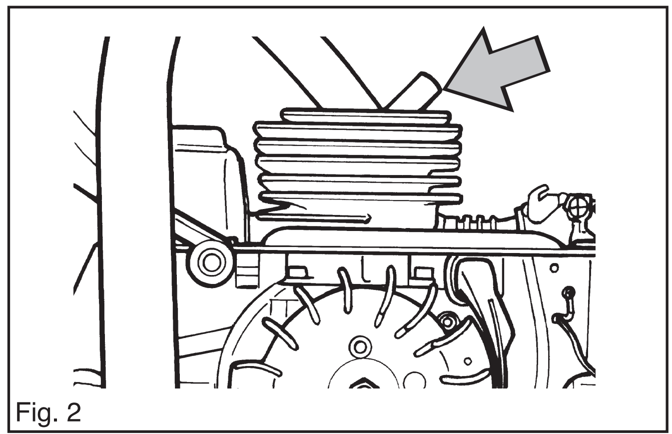
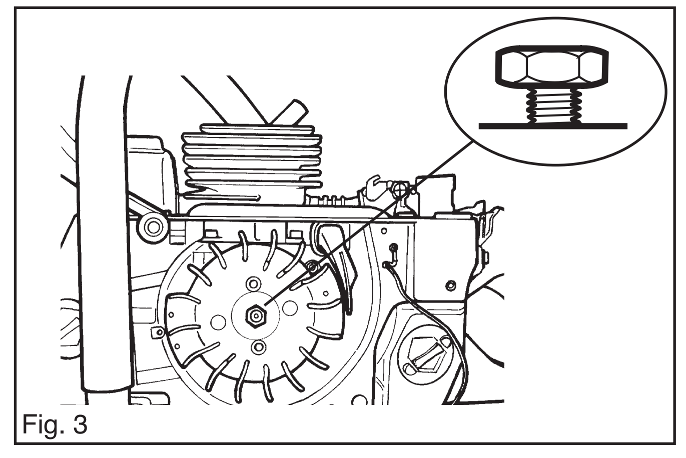
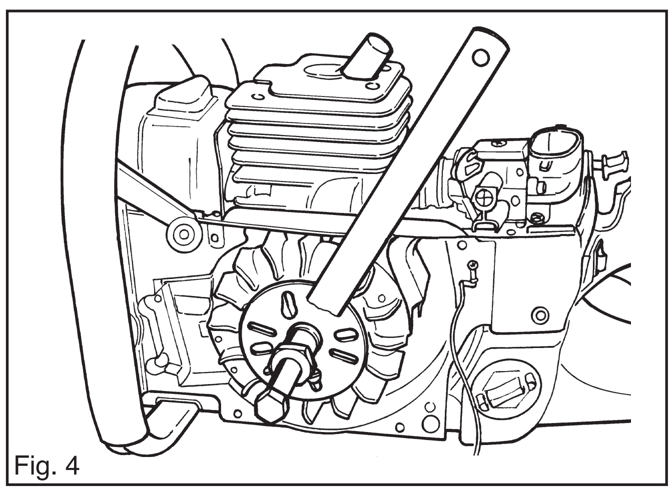


Fig. 1


Fig. 2


Fig. 3


Fig. 4

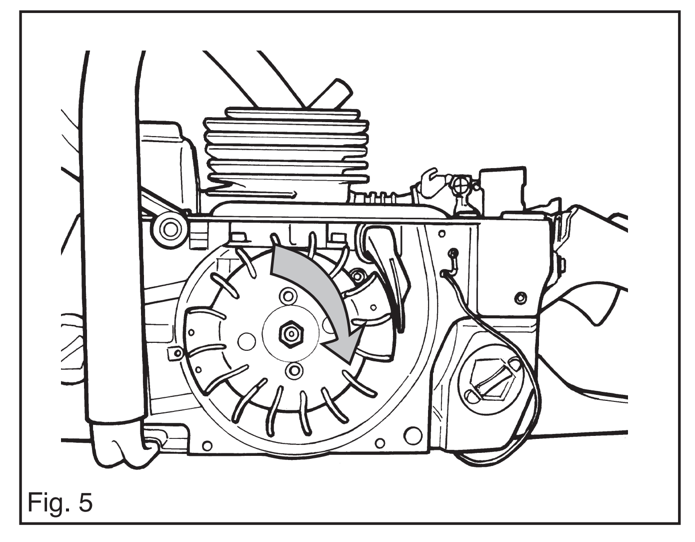
Montage

Assembler le système d'allumage de la manière suivante:

1. Monter le rotor volant sur le pivot de l'arbre. Faire tourner jusqu'à ce que la clavette du rotor volant se positionne dans l'évidement sur l'arbre.
2. Monter la rondelle et l'écrou du rotor volant. Couple de serrage de l'écrou 35 Nm. Voir fig. 5.
3. Monter le module d'allumage (B) sans serrer les vis.
4. Tourner le rotor volant pour que son aimant (G) se positionne contre le module d'allumage. Voir fig. 6.
5. Introduire la jauge d'épaisseur (H) (0,3 mm) entre le module d'allumage et l'aimant du rotor volant. Le mesurage ne concerne que les deux tenons sur le module d'allumage. Voir fig. 6 och 7.
6. Enfoncer le module d'allumage contre le rotor volant et serrer les vis. Couple de serrage 4 Nm.
7. Monter l'aube directrice (D) et enfoncer le câble d'allumage. Retirer la butée de piston et raccorder le câble d'allumage à la bougie.
8. Tirer le câble bleu, le faire passer sous le câble d'allumage près de F et enfoncer le sabot de câble sur le module d'allumage. Voir fig. 1.
9. Enfoncer le câble bleu dans la fente de l'aube directrice. Voir fig. 1.
10. Monter les deux cliquets d'entraînement (E) au lanceur. Voir fig. 1.
11. Monter le capot du cylindre et le lanceur. Voir page 17.

Bouton d'arrêt

Le bouton d'arrêt est décrit au chapitre "Equipement de sécurité". Voir page 14.


Fig. 5

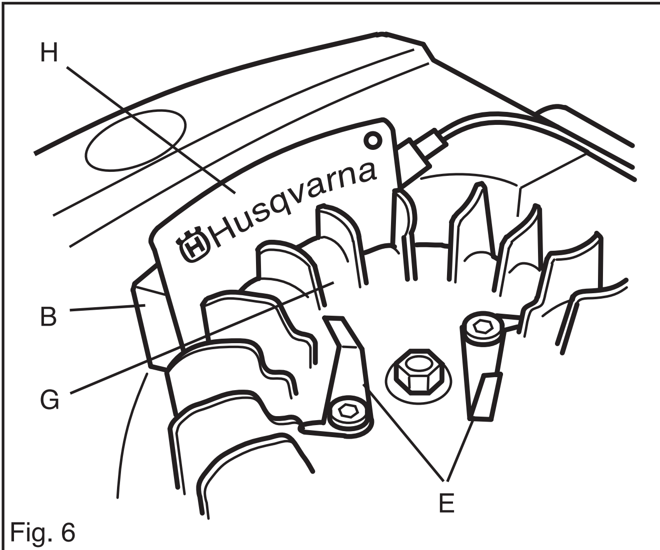


Fig. 6

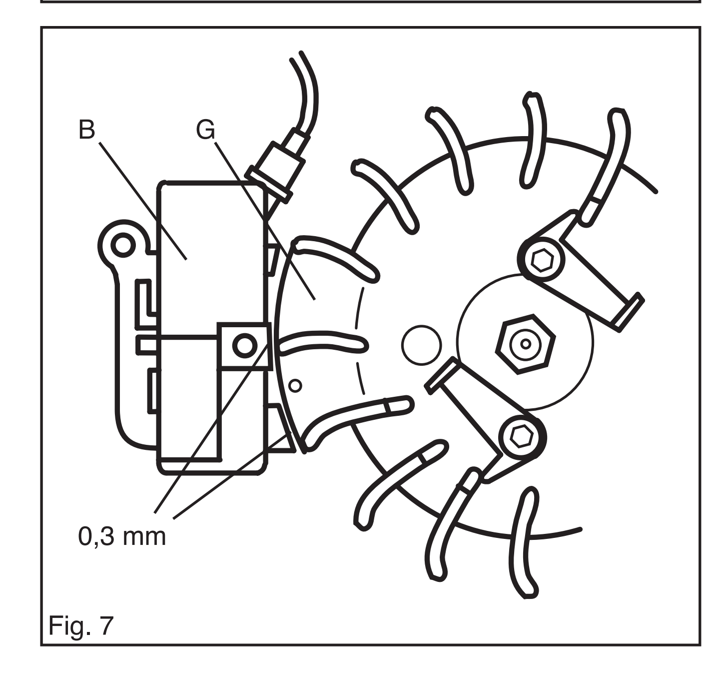


Fig. 7

Chauffage des poignées

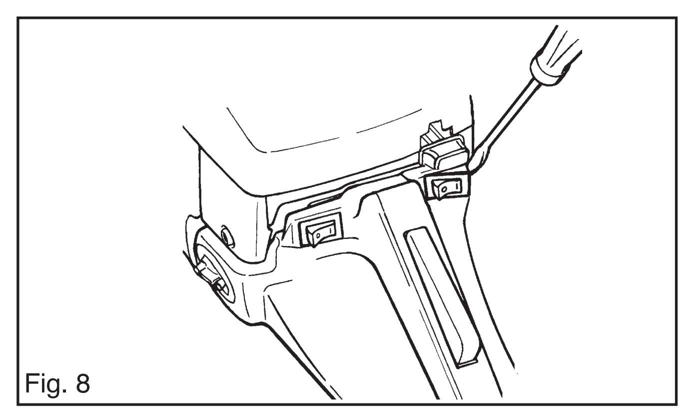
Certaines tronçonneuses sont équipées de poignées chauffantes. Le chauffage des poignées comprend les éléments suivants:

- Générateur.
- Interrupteur.
- Serpentin de chauffage dans l'unité de réservoir.
- Etrier de la poignée avec serpentin de chauffage.

Recherche de pannes

La recherche de pannes peut être effectuée lorsque tous les éléments sont montés sur la tronçonneuse. Un ohmmètre est nécessaire à la recherche de pannes.
La recherche de pannes s'effectue de la manière suivante:

1. Retirer le capot du cylindre et diviser le raccordement du câble rouge à A. Voir fig. 9.
2. Retirer l'interrupteur avec un tournevis. Voir fig. 8.
3. Mettre l'interrupteur sur "0".
4. Raccorder l'ohmmètre selon la fig. 9 et mesurer la résistance du serpentin de chauffage de l'unité de réservoir. L'ohmmètre devra indiquer 0,7-1,2 ohm. Si la valeur est plus élevée, changer le serpentin de chauffage de l'unité de réservoir.
5. Raccorder l'ohmmètre selon la fig. 10 et mesurer la résistance du serpentin de chauffage dans l'étrier de la poignée. L'ohmmètre devra indiquer 3-4 ohm. Si la valeur est plus élevée, changer le serpentin de chauffage de l'étrier de la poignée.
6. Raccorder l'ohmmètre selon la fig. 11 et mesurer la résistance dans le générateur. L'ohmmètre devra indiquer 0,9-1,3 ohm. Si la valeur est plus élevée, changer le générateur.
7. Retirer un des raccordements de l'interrupteur et raccorder un ohmmètre selon la fig. 12. L'ohmmetètre devra indiquer plus de 1000 ohm lorsque l'interrupteur est sur "0". L'ohmmètre devra indiquer au maximum 0,1 ohm lorsque l'interrupteur est sur "1".
8. Remonter tous les éléments.


Fig. 8

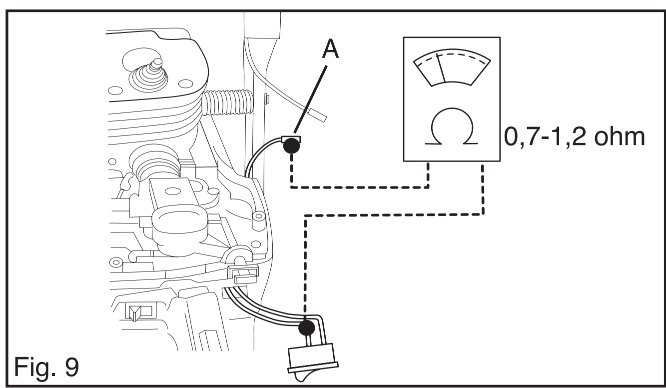


Fig. 9

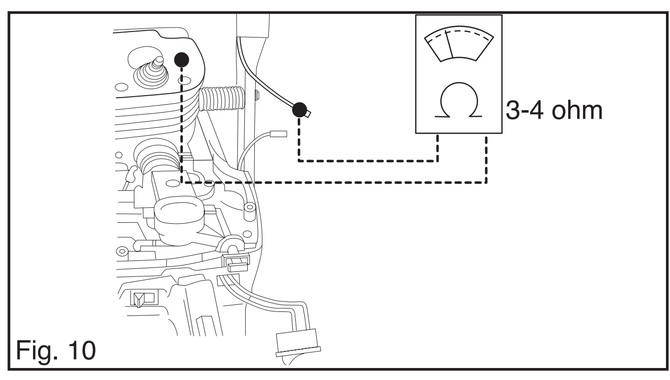


Fig. 10

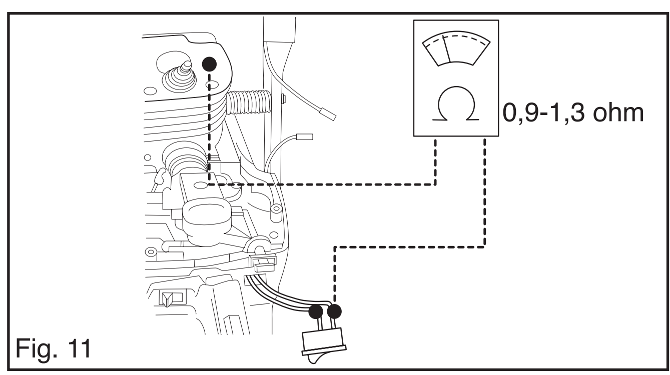


Fig. 11

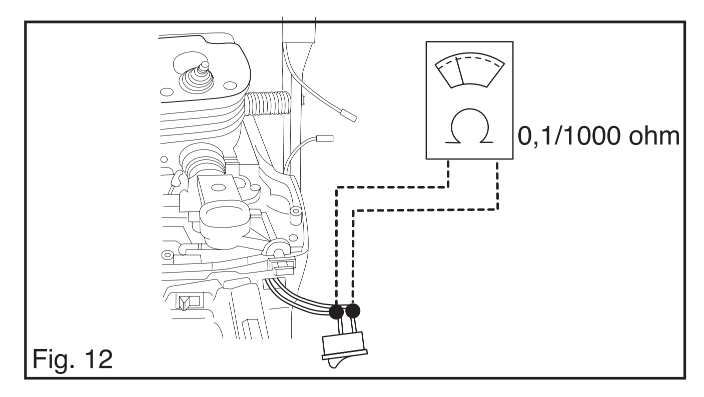


Fig. 12

Changement du générateur

1. Avant de changer le générateur, retirer les éléments suivants:
   A. Lanceur.
   B. Rotor volant.
   C. Silencieux.
   D. Carburateur.
   E. Cylindre.

2. Retirer le fond du carburateur en dévissant les quatre vis. Voir fig. 13.

3. Retirer le générateur en dévissant les trois vis. Voir fig. 14.

4. Détacher le câble de l'interrupteur et retirer le générateur.

5. Monter le nouveau générateur comme sur fig. 14 et serrer les vis, couple de serrage 4 Nm.

6. Placer le câble comme sur la fig. 15 et le raccorder à l'interrupteur.

7. Monter le fond du carburateur en installant les quatre vis. Voir fig. 13. Vérifier que le câble est bien dans l'évidement du fond du carburateur comme sur la fig. 15. Couple de serrage des vis 5 Nm.

8. Remonter tous les éléments selon le point 1.

Changement de l'interrupteur

1. Retirer l'interrupteur et les câbles. Voir fig. 8.

2. Monter les câbles sur le nouvel interrupteur et enfoncer l'interrupteur.

Changement du serpentin de chauffage dans le réservoir

1. Avant d'effectuer le changement, retirer:
   A. L'unité de réservoir. Voir page 34.
   B. Gâchette et commande d'accélération. Voir page 15.

2. Détacher les câbles, retirer les vis comme sur la fig. 16 et retirer le serpentin de chauffage.

3. Installer le nouveau serpentin, visser solidement comme sur la fig. 16 et monter les câbles.

4. Remonter tous les éléments selon le point 1.

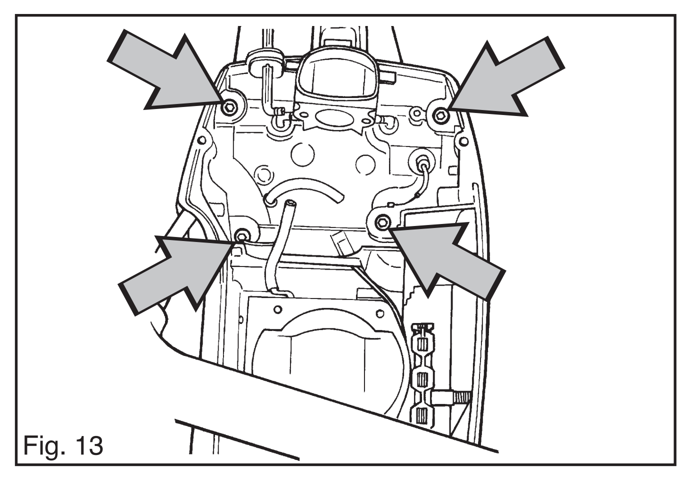
Changement de l'étrier de la poignée

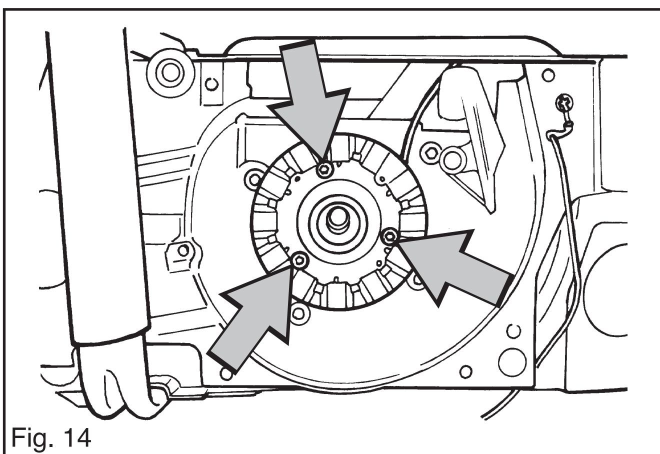
1. Desserrer les deux sabots de câble près du ressort. .

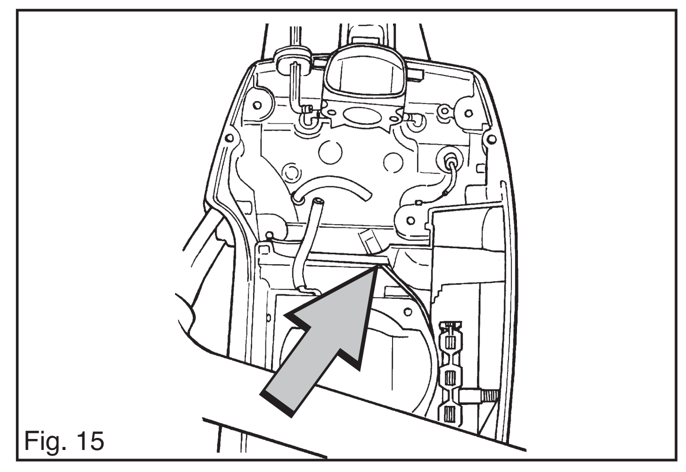
2. Devisser les cinq vis qui maintiennent l'étrier de la poignée.

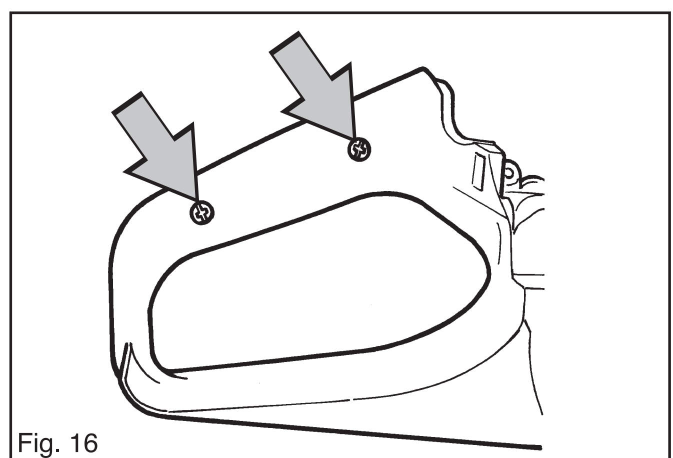
3. Monter le nouvel étrier en serrant les cinq vis. Couple de serrage 4 Nm.

4. Raccorder les deux câbles.


Fig. 13


Fig. 14


Fig. 15


Fig. 16

Embrayage centrifuge

Démontage

Le frein de chaÎne ne doit pas être en position de freinage durant le démontage de l'embrayage centrifuge.

1. Retirer le capot du cylindre, la chaîne et le guide-chaîne. Voir le manuel d'instructions.

2. Retirer la plaque de guidage de la chaîne en retirant la vis (A). Voir fig. 1.

3. Retirer la bague d'arrêt (B) et la rondelle et soulever le tambour d'embrayage (C) avec le palier à aiguilles (D) et la roue d'entraînement de la chaîne (E). Voir fig. 2.

4. Retirer la bougie, installer la butée de piston et devisser l'embrayage avec l'outil spécial. Remarque - filetage à gauche. Visser dans le sens de la flèche comme sur la fig. 3.

Les points suivants (5-7) décrivent le démontage de l'embrayage.

5. Utiliser un tournevis et plier les anneaux des ressorts

> **REMARQUE!**
> **Ne pas ouvrir les ressorts d'embrayage plus que nécessaire. Risque de déformation.**

pour que le ressort sorte un peu de l'autre côté, Voir fig. 4.

6. Tendre les ressorts à l'aide d'une pince pour bague d'arrêt et les retirer de l'embrayage.

7. Retirer les masselottes d'embrayage.

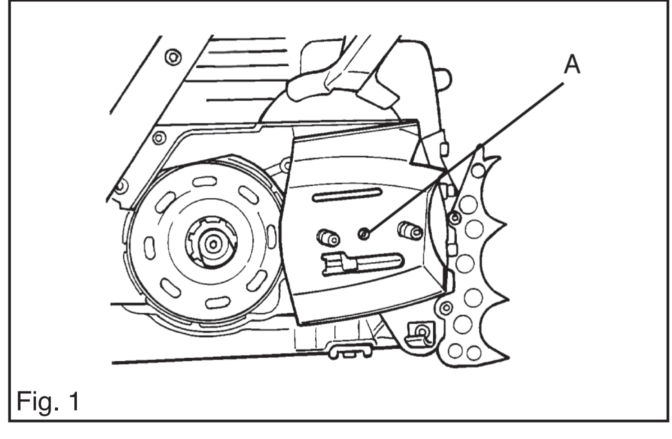


Fig. 1

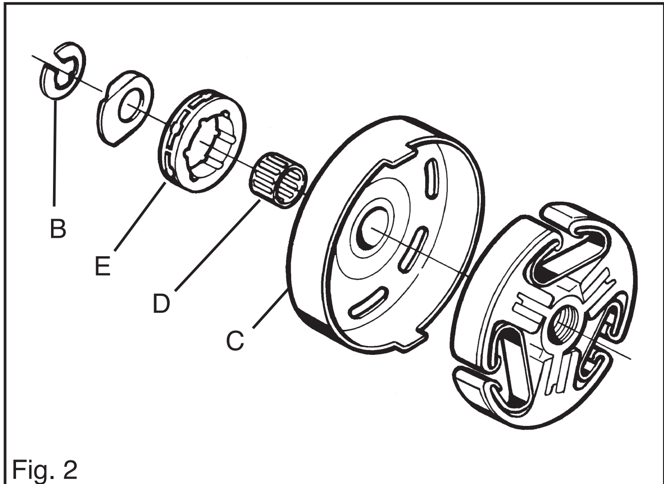


Fig. 2

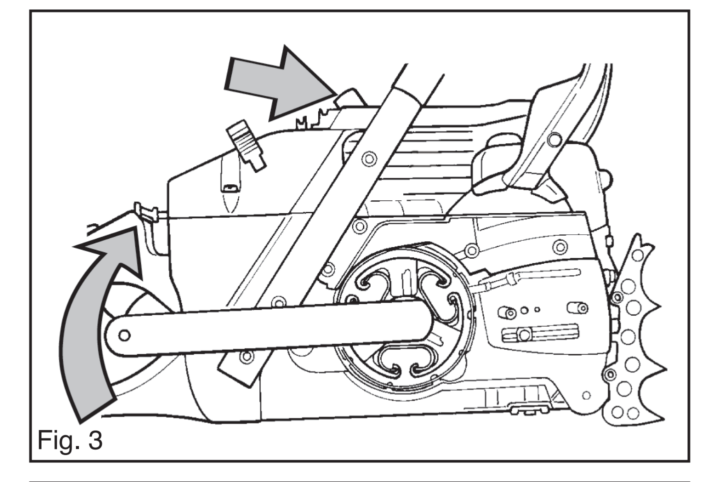


Fig. 3

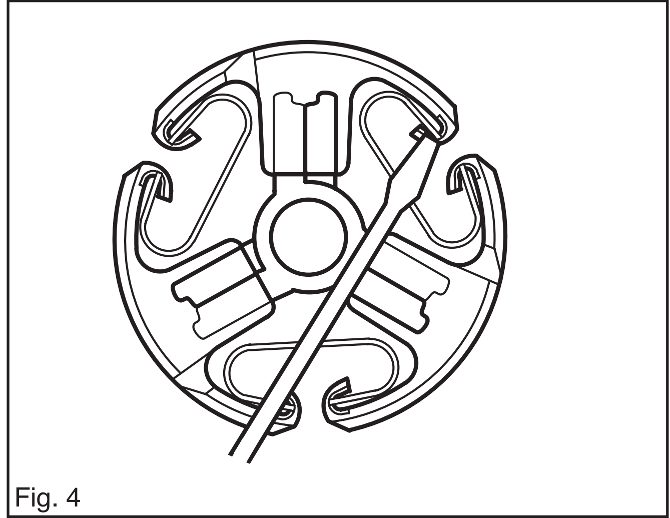


Fig. 4

EMBRAYAGE CENTRIFUGE

Nettoyage et contrôle

Nettoyer tous les éléments et contrôler les points suivants:

1. L'épaisseur du matériau des masselottes d'embrayage ne doit en aucun cas être inférieure à 3 mm à l'endroit le plus usé. Voir fig. 5. Afin d'éviter un déséquilibre toutes les masselottes d'embrayage doivent être changées en même temps.

2. Les masselottes d'embrayage ne doivent pas présenter de jeu au niveau du moyeu d'embrayage.

3. L'usure sur la roue d'entraînement de la chaîne.

4. Le palier à aiguilles et les surfaces de palier sur le vilebrequin doivent être en bon état.

5. La surface de frottement du tambour d'embrayage doit être intacte et la surface des paliers ne doit pas être abîmée.

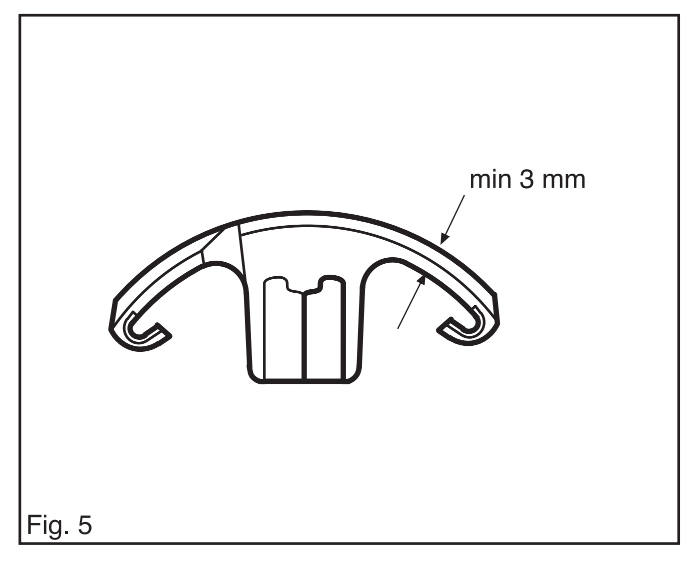
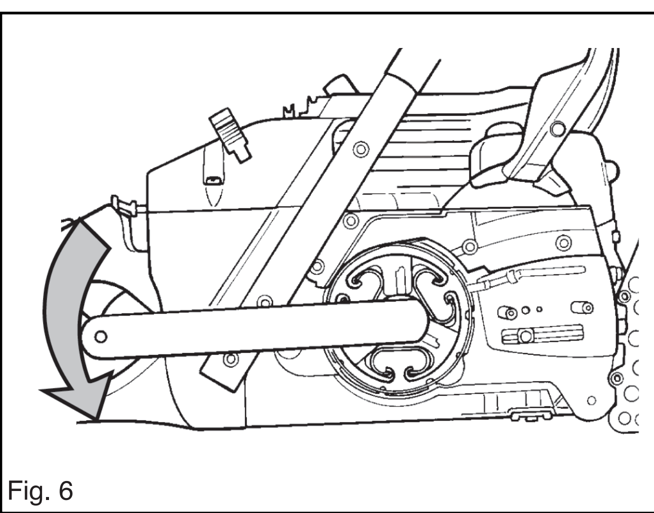


Fig. 5


Fig. 6



Montage

Le frein de chaîne ne doit pas être en position de freinage durant le montage de l'embrayage centrifuge.

> **REMARQUE!**
> **Ne pas ouvrir les ressorts d'embrayage plus que nécessaire. Risque de déformation.**

1. Mettre les masselottes d'embrayage sur le moyeu et monter les ressorts à l'aide d'une pince. Voir fig 4.

2. Visser solidement l'embrayage sur le vilebrequin et fixer à l'aide de l'outil d'embrayage. Remarque - pas de vis à gauche! Voir fig. 6.

3. Retirer la butée de piston et monter la bougie et le câble d'allumage.

4. Monter le tambour d'embrayage (C) avec le palier à aiguilles (D) et la roue d'entraînement de la chaîne (E). Graisser le palier à aiguilles avant le montage. Voir fig. 2.

5. Monter la rondelle et la bague d'arrêt (B). Voir fig. 2.

6. Monter le capot du cylindre, la chaîne et le guide-chaîne. Voir le manuel d'instructions.

Système de graissage



ATTENTION!
Un graissage insuffisant de la chaîne peut provoquer une rupture de chaîne pouvant causer des blessures très graves, voires fatales.

Le système de graissage comprend les éléments suivants:

- Pompe à huile.
- Tuyau d'aspiration avec filtre.
- Tube de graissage avec garnitures.

Tous les éléments sités ci-dessus sont décrits ci-dessous dans le même ordre.

Démontage

1. Vider et nettoyer le réservoir d'huile.

2. Retirer les éléments suivants:
   - Chaîne et guide-chaîne. Voir le manuel d'instructions.
   - Embrayage centrifuge.
   - Frein de chaîne.

3. Devisser la roue d'entraînement. Voir fig. 1.

4. Al'aide d'un tournevis faire monter le tube de graissage jusqu'au point A. Plier le tube et le sortir de la pompe à huile. Voir fig. 2.

5. Dévisser les quatre vis (B) et retirer la pompe du carter moteur. Voir fig. 2.

6. Al'aide d'une pince demi-ronde retirer le tuyau d'aspiration (C) et le filtre. Voir fig. 3.

7. Retirer les attaches (D) et dévisser la vis de réglage (E). Voir fig. 4.

8. Al'aide d'une pince enfoncer le piston de la pompe au point F pour que le bouchon (G) et le piston de pompe (H) puissent être retirés. Voir fig. 4.

9. Al'aide d'une pince retirer le ressort (I) et les deux rondelles (J). Voir fig. 4.

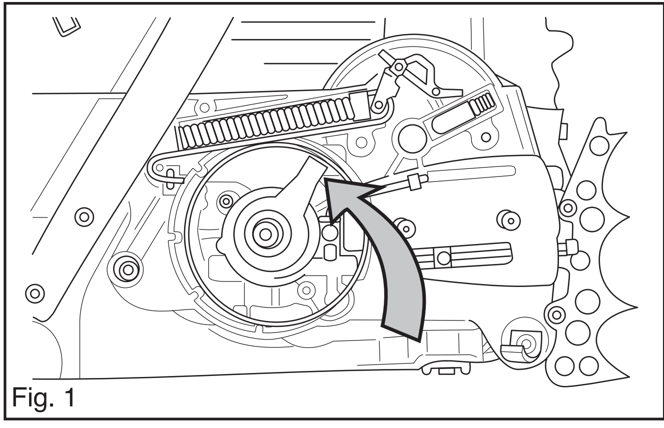


Fig. 1

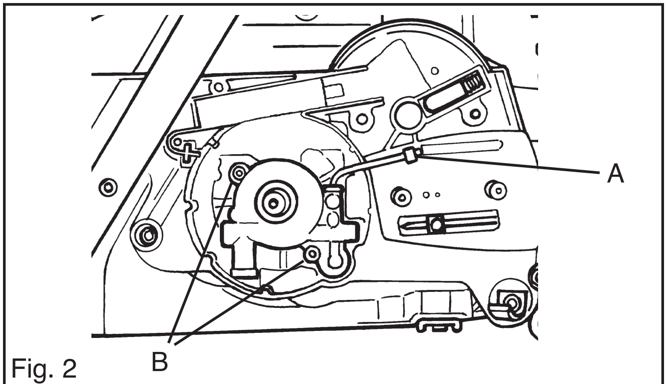


Fig. 2

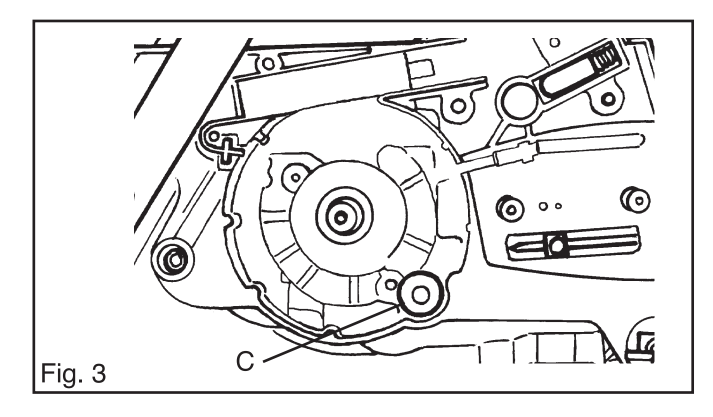


Fig. 3

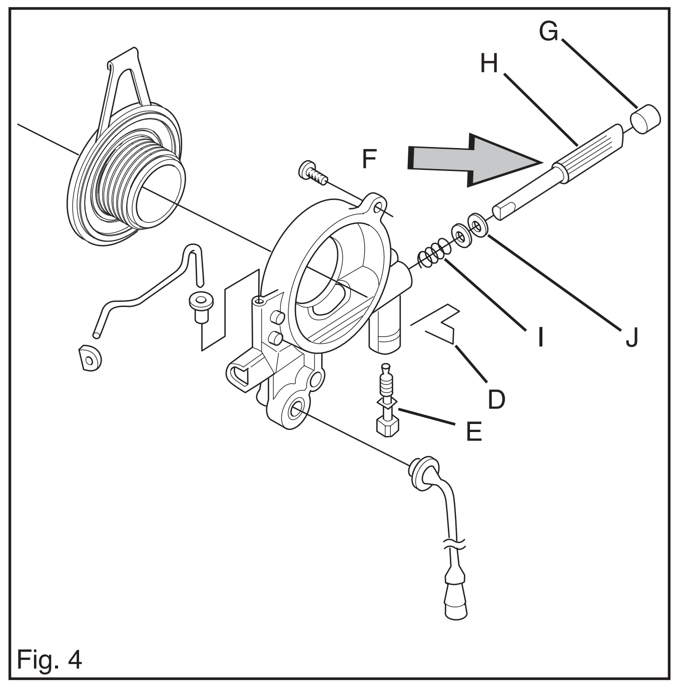


Fig. 4

Nettoyage et contrôle

Nettoyer tous les éléments y compris le plan de montage de la pompe et du tuyau d'huile dans le carter moteur et contrôler les points suivant:

1. Le cône sur la vis de réglage (E) ne doit présenter aucune marque d'usure. Voir fig. 5.
2. Le plan excentrique du piston de pompe (H) ne doit présenter aucune marque d'usure. Voir fig 5.
3. La roue d'engrenage de la pompe ne doit pas comporter de graisse. Voir fig 5.
4. La vis hélicoïdale du pignon d'entraînement de la pompe ne doit pas comporter de graisse. Voir fig. 6.
5. Le tuyau d'huile ne doit comporter aucune impureté et le filtre doit être propre.
6. Le tuyau d'huile ne doit comporter aucune impureté et les garnitures doivent être en bon état.

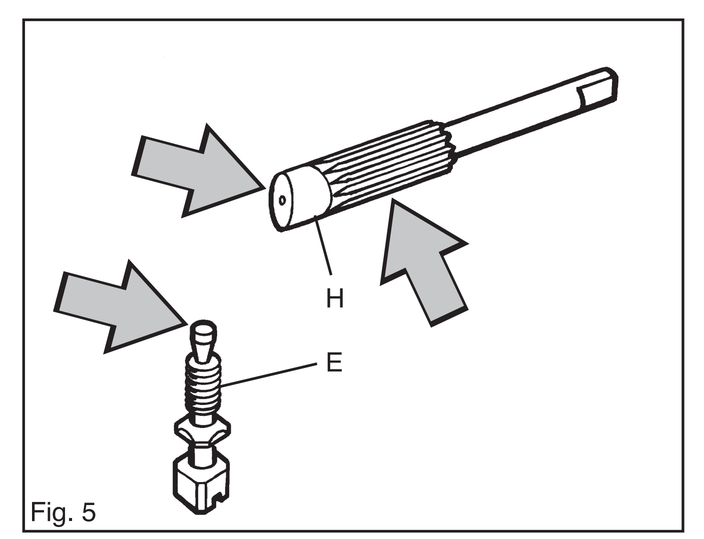
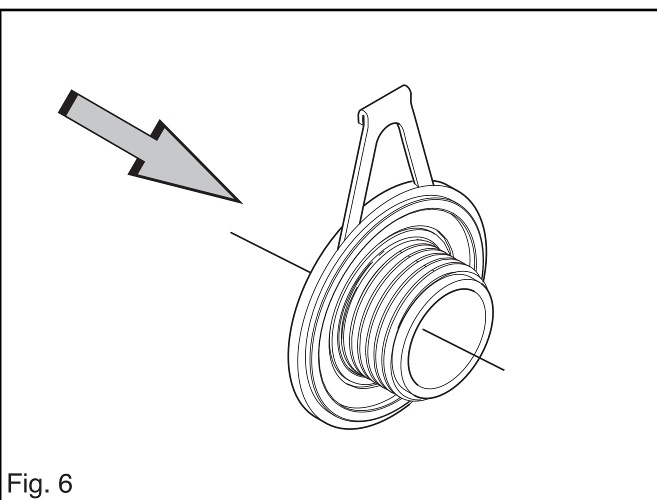
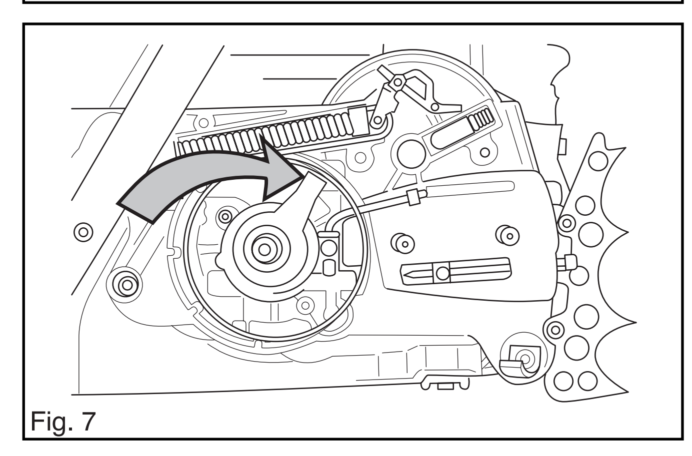


Fig. 5


Fig. 6

Montage

1. Monter le tuyau d'aspiration (C) dans le trou du carter moteur. Voir fig 3.
2. Monter le ressort (I), les 2 rondelles (J) et le piston (H) dans le corps de pompe. Graisser tous les éléments avec de l'huile pour chaîne. Voir fig. 4.
3. A l'aide d'un tournevis enfoncer le piston et visser la vis de réglage (E) jusqu'au fond. Voir fig. 4.
4. Monter le bouchon (G). Voir fig. 4.
5. Monter les attaches (D). Voir fig. 4.
6. Monter la pompe à huile dans le carter moteur. Couple de serrage des vis 5 Nm. Voir fig. 2.
7. Monter le tuyau et les garnitures. Voir fig. 2.
8. Visser la roue d'entraînement. Voir fig. 7.
9. Monter les éléments suivants:
   - Frein de chaîne.
   - Embrayage centrifuge.
   - Chaîne et guide.
10. Régler la capacité de la pompe comme décrit ci-dessous.
11. Verser de l'huile de chaîne et vérifier le graissage.


Fig. 7

Réglage de la capacité de la pompe

La capacité de la pompe se règle avec une vis de réglage (E). Le tableau de droite indique le nombre de tours depuis le fond selon les différentes longueurs de guide-chaîne. Le tableau est valable pour l'huile de chaîne Husqvarna. Si une autre marque est utilisée la vis devra être vissée d'un tour supplémentaire pour les trois premiers cas.

Guide	Nbre de tours du fond
-15"	1
15"-18"	2
18"-24"	3
24"-	4

Carburateur



AVERTISSEMENT !
Le carburant employé dans la tronçonneuse comporte les risques suivants :
1. Le fluide et ses fumées sont toxiques.
2. Il peut irriter la peau.
3. Il est très inflammable.

Description

Les schémas de la présente description ne correspondent pas au carburateur réel installé sur la tronçonneuse. Ils sont seulement fournis pour illustrer les principes d'assemblage et de fonctionnement du carburateur.

<u>Assemblage</u>

Le carburateur se compose de trois sous-systèmes :

- Unité de dosage (A dans la fig. 1)
- Buse de mélange (B dans la fig. 2)
- Unité de pompage (C dans la fig. 3)

L'unité de dosage (A) permet de commander le carburant et les pointeaux. C'est là qu'est mesurée la quantité adéquate de carburant, en fonction du régime du moteur et de la puissance requise.

La buse de mélange (B) contient le starter, le papillon d'accélération et les gicleurs. L'air est mélangé au carburant pour obtenir un mélange carburant/air qui peut s'enflammer avec l'étincelle d'allumage.

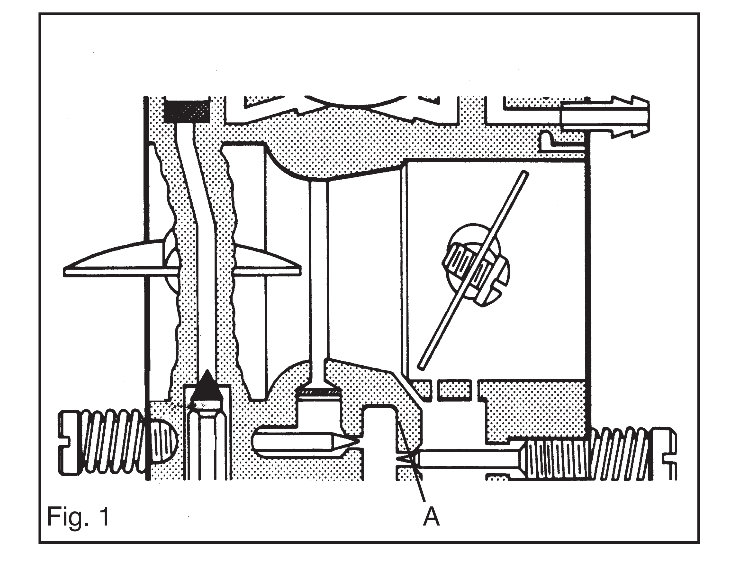


Fig. 1

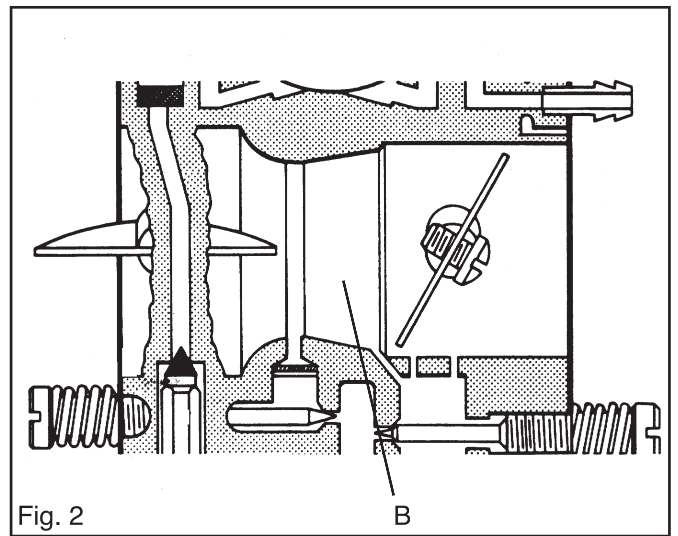
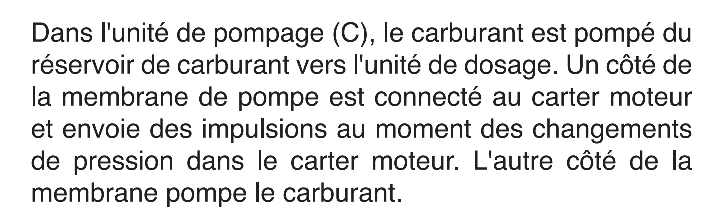


Fig. 2


Dans l'unité de pompage (C), le carburant est pompé du réservoir de carburant vers l'unité de dosage. Un côté de la membrane de pompe est connecté au carter moteur et envoie des impulsions au moment des changements de pression dans le carter moteur. L'autre côté de la membrane pompe le carburant.

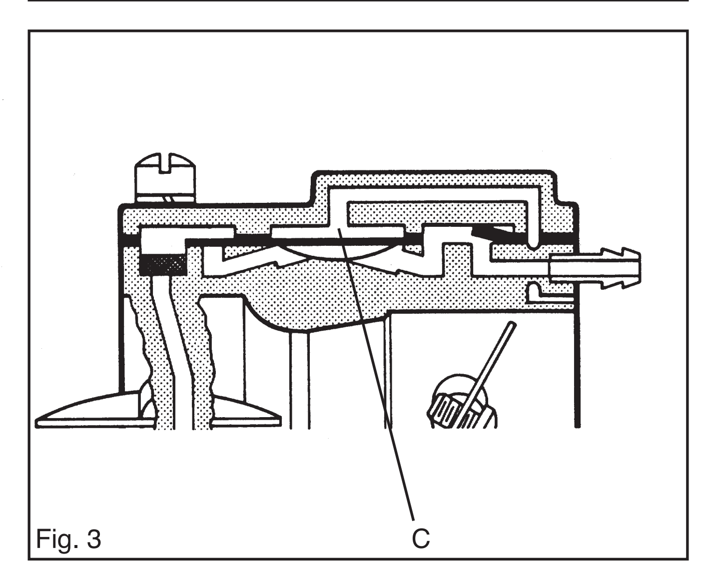


Fig. 3

Fonctionnement

Le carburateur fonctionne différemment dans les états opératoires suivants :

- Démarrage à froid
- Ralenti
- Accélération partielle
- Plein régime

En mode démarrage à froid (fig. 4), le papillon de starter (D) est complètement fermé. Ainsi, le vide augmente dans le carburateur, ce qui facilite l'aspiration du carburant à partir des gicleurs (E, F et G). Le papillon d'accélération (H) est partiellement ouvert.

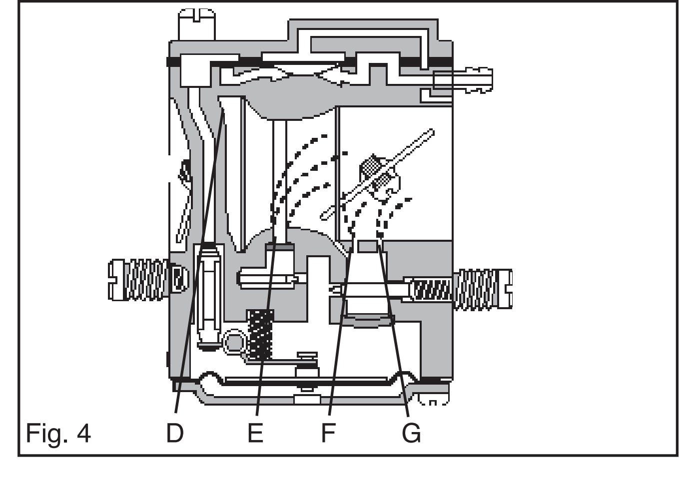


Fig. 4

En mode ralenti (fig. 5), le papillon d'accélération (H) est fermé. L'air est aspiré par une ouverture dans le papillon et une faible quantité de carburant est apportée par le gicleur (G).

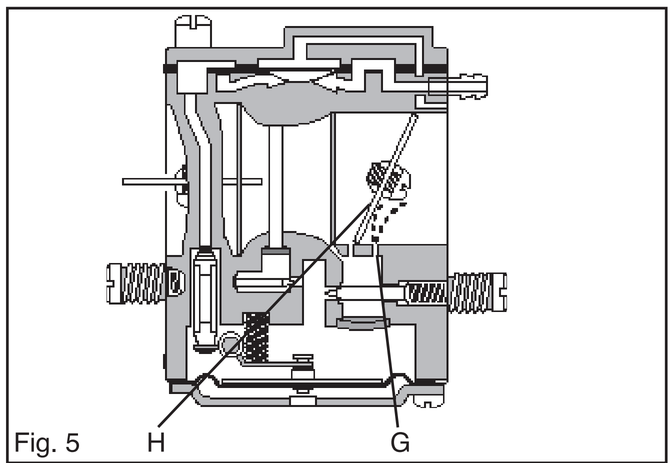


Fig. 5

En mode accélération partielle (fig. 6), le papillon d'accélération (H) est partiellement ouvert. Le carburant est apporté par les gicleurs (F et G).

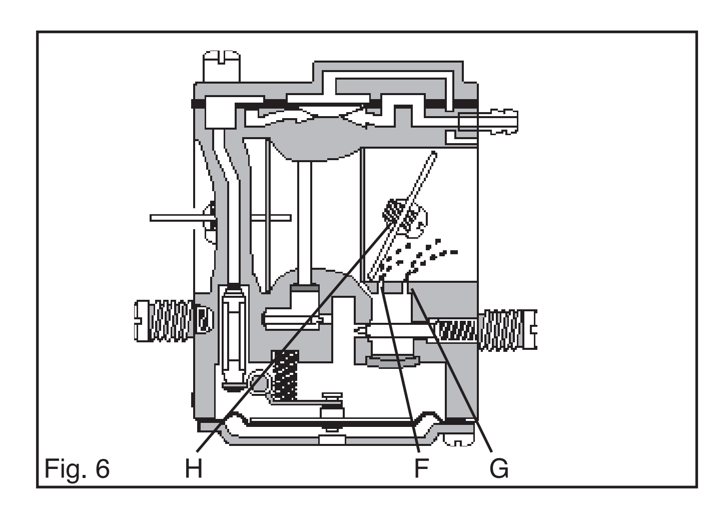


Fig. 6

En mode plein régime (fig. 7), les deux papillons sont ouverts et le carburant est apporté par les trois gicleurs (E, F et G).

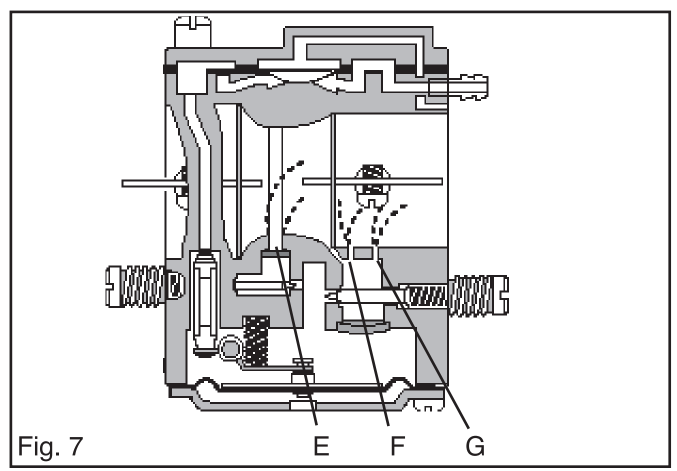


Fig. 7

Démontage



AVERTISSEMENT !
Le carburant employé dans la tronçonneuse comporte les risques suivants :
1. Le fluide et ses fumées sont toxiques.
2. Il peut irriter la peau.
3. Il est très inflammable.

Dépose

Voir fig. 8.

1. Retirez le capot de cylindre et le filtre à air. Reportez-vous au manuel d'instructions.
2. Poussez la commande du carburateur (A) vers celui-ci, puis soulevez-la pour la retirer.
3. Détachez le câble d'accélération et faites sortir le levier de starter.
4. Retirez le tuyau de carburant (B) et le tube (C) du circuit d'impulsion.
5. Retirez les boulons (D) qui maintiennent le support du filtre, le carburateur et le tube de prise d'air. Vous pouvez retirer le boulon de droite en le poussant à l'aide d'un instrument tel qu'une baguette de soudage.
6. Desserrez le support du filtre et soulevez le carburateur. Laissez le support du filtre dans le compartiment du carburateur.

Démontage

7. Retirez le couvercle supérieur (E) de l'unité de dosage, puis enlevez délicatement la membrane de dosage (F) et le joint. Voir fig. 9.
8. Enlevez la vis (G), puis le pointeau (H), ainsi que le bras de levier, la tige et le ressort. Voir fig. 9.
9. Retirez le couvercle (I) de l'unité de pompage, puis retirez délicatement le joint (J) et la membrane de pompe (K). Voir fig. 10.
10. À l'aide d'une aiguille ou d'un instrument similaire, soulevez délicatement le filtre à carburant (L). Voir fig. 10.
11. Dévissez et retirez les vis des pointeaux de haut et de bas régimes. Voir fig. 12.
12. Si nécessaire, dévissez les papillons d'accélération et de starter, puis retirez les tiges conjointement avec les bras de levier et les ressorts. Voir fig. 12.

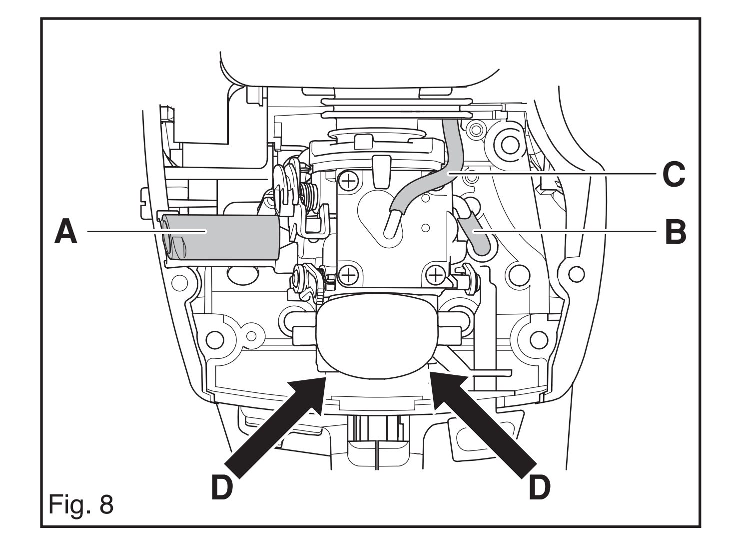


Fig. 8

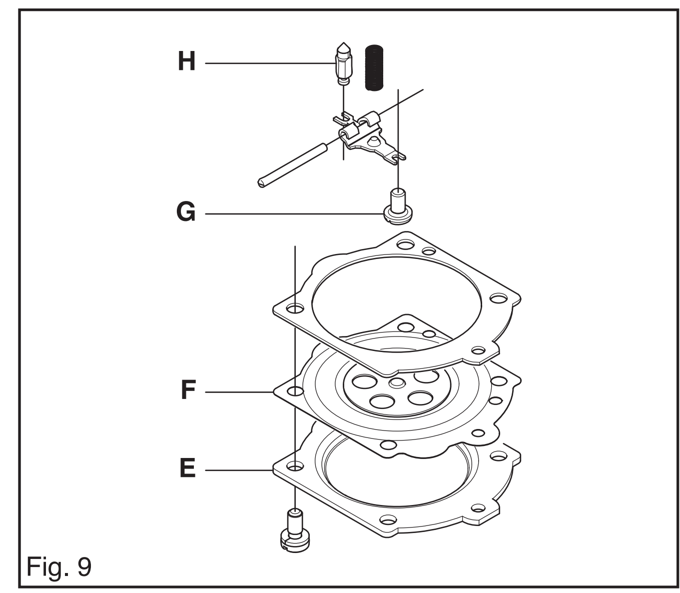


Fig. 9

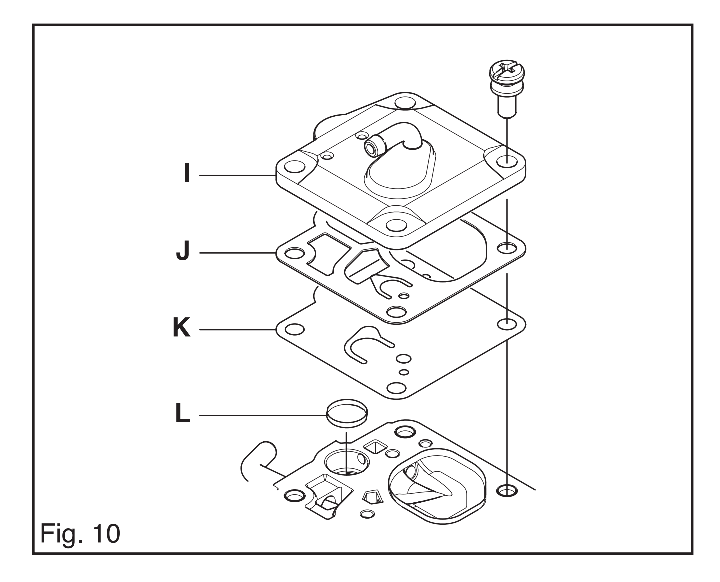


Fig. 10

Nettoyage et inspection



AVERTISSEMENT !
Le carburant employé dans la tronçonneuse comporte les risques suivants :
1. Le fluide et ses fumées sont toxiques.
2. Il peut irriter la peau.
3. Il est très inflammable.

Nettoyez toutes les pièces avec de l'essence propre.



AVERTISSEMENT !
En cas d'utilisation d'air comprimé, le flux d'air ne doit jamais pointer vers votre corps. L'air pourrait s'introduire brutalement dans la circulation sanguine, ce qui risquerait d'être mortel.

Utilisez un conduit d'air pour retirer toute trace d'essence de toutes les pièces. Soufflez de l'air dans tous les canaux du corps du carburateur et vérifiez qu'ils ne sont pas bloqués.

Consultez les fig. 11 et 12 et vérifiez les éléments suivants :

1. Les joints, la membrane de pompe et la membrane de dosage sont en parfait état.
2. Il n'y a pas de jeu dans les papillons d'accélération et de starter.
3. Le pointeau et son bras de levier ne sont pas usés aux emplacements M indiqués à la fig. 11.
4. Le filtre à carburant est en parfait état. Voir L, fig. 10.
5. Les extrémités des vis des pointeaux de haut et de bas régimes sont en parfait état.
6. Le conduit de prise d'air est en parfait état.

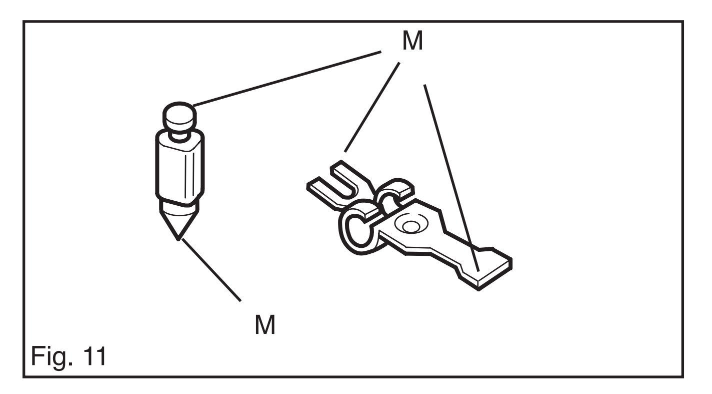


Fig. 11

Fig. 12

Réassemblage

Montage

Si aucune figure n'est spécifiée, reportez-vous à la vue éclatée de la figure 12 (page précédente).

Lorsque vous remontez le carburateur, assurez-vous que tout est parfaitement propre. La plus petite particule de saleté peut provoquer des problèmes de fonctionnement.

1. Si vous retirez les papillons d'accélération et de starter, conjointement avec leurs tiges, bras de levier et ressorts, ceux-ci doivent être remis en place. Lubrifiez les roulements des tiges avec de l'huile fluide.

2. Remettez en place les vis des pointeaux de haut et de bas régimes et les ressorts. Remarque : ne serrez jamais complètement les vis. Cela pourrait endommager les sièges et les extrémités des pointeaux.

3. Positionnez le filtre à carburant (L) à l'aide de la poignée d'un petit tournevis. Voir fig. 13.

4. Insérez la membrane de pompe (K), le joint (J) et le couvercle (I) de l'unité de pompage. Voir fig. 13.

5. Placez le pointeau (H), le bras de levier, la tige et le ressort et serrez la vis (G). Voir fig. 14.

6. À l'aide d'un instrument tel qu'une règle, vérifiez que le bras de levier et la face du couvercle sont à la même hauteur. Voir fig. 15. Si nécessaire, vous pouvez incliner légèrement le bras de levier.

7. Insérez la membrane de dosage (F) et le joint, puis remettez le couvercle (E) de l'unité de dosage en place. Voir fig. 16.

8. Testez la pression. Voir page suivante.

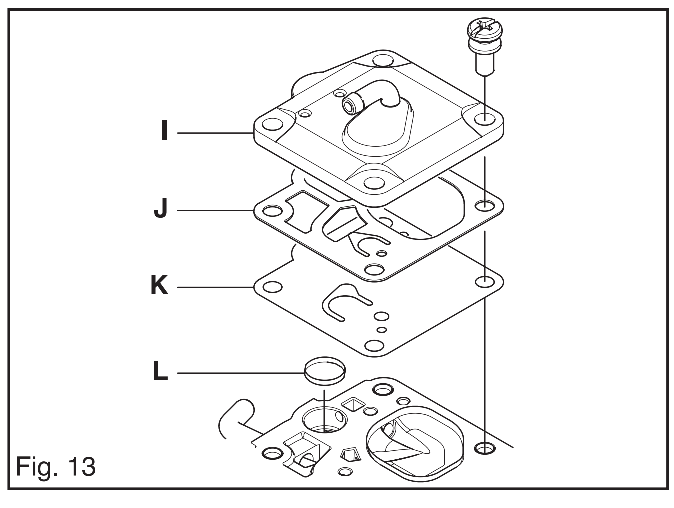


Fig. 13

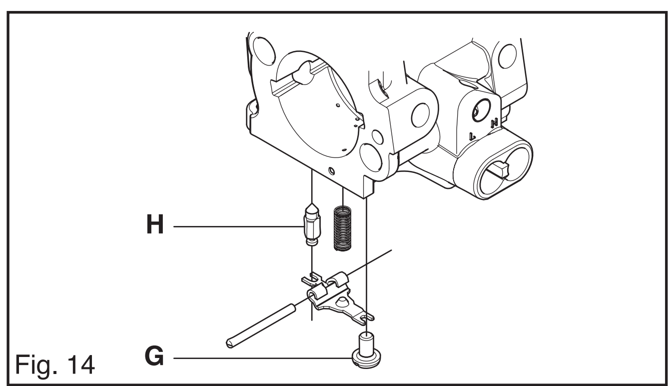
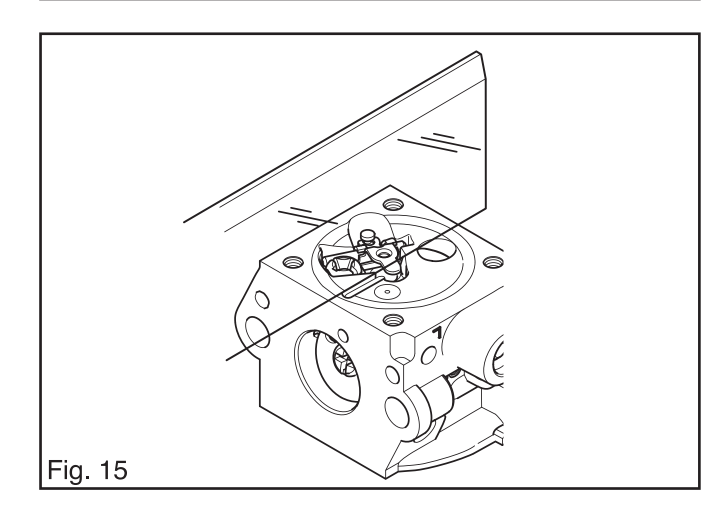


Fig. 14


Fig. 15

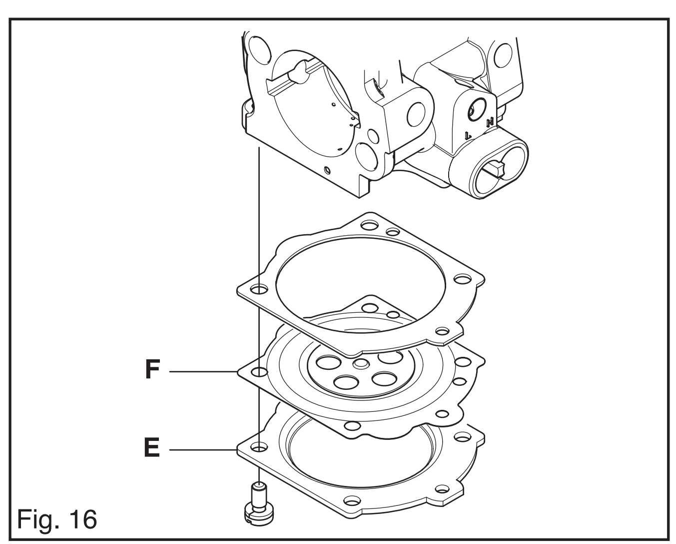


Fig. 16

Test de pression

Les tests de pression doivent être effectués avec le carburateur complètement monté. Vous devez toujours tester la pression après avoir réparé le carburateur. Vous pouvez également la tester avant de démonter le carburateur, afin de détecter les éventuelles pannes.

Pour réaliser le test, reportez-vous à la fig. 17 et procédez de la manière suivante :

1. Serrez les vis des pointeaux de haut et de bas régimes et dévissez-les légèrement (un seul tour).
2. Branchez le testeur de pression 531 03 06-23 à l'entrée de carburant du carburateur.
3. Plongez le carburateur dans un bécher rempli d'eau.
4. Amenez la pression à 50 kPa (0,5 bar) et fixez le tube de la pompe.
5. Il ne doit y avoir aucune fuite. En cas de fuite, reportez-vous au tableau ci-dessous.

Emplacement de la fuite	Pièces défectueuses
Gicleurs Fuite dans le tuyau d'impulsions Trou de ventilation au-dessus de la membrane de l'unité de dosage	Pointeau Membrane de pompe Commande

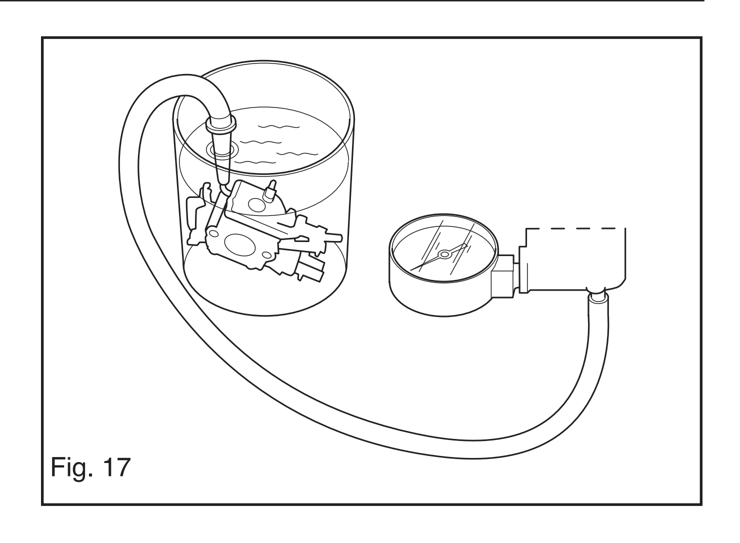


Fig. 17

Remontage sur la tronçonneuse

Voir fig. 18.

1. Desserrez le support du filtre et installez le carburateur dans la tronçonneuse.
2. Assemblez le support du filtre, le carburateur et le tube de prise d'air en serrant les boulons correspondants. Serrez les boulons à un couple de 1,5 Nm.
3. Remettez en place le tuyau de carburant (B) connecté au tube et au raccord de carburant (C) en le reliant au raccord d'impulsion.
4. Remettez le câble d'accélération et le starter en place.
5. Remettez la commande du carburateur (A) en place.
6. Remettez le capot de cylindre et le filtre à air en place. Reportez-vous au manuel d'instructions.

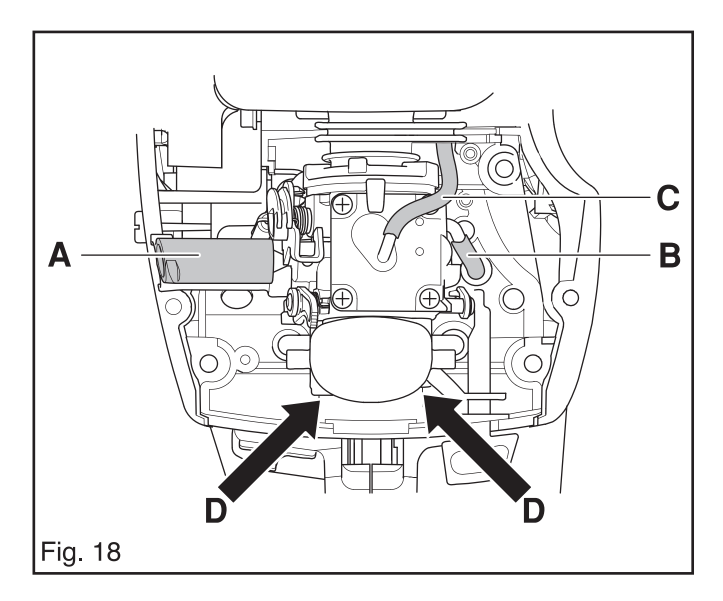


Fig. 18

Réglage



AVERTISSEMENT ! Avant de démarrer la tronçonneuse, assurez-vous que le guide-chaîne, la chaîne et le carter de l'embrayage sont en place ; dans le cas contraire, l'embrayage pourrait se relâcher, ce qui risquerait de provoquer des blessures.



AVERTISSEMENT ! Pour effectuer des réglages lorsque le moteur tourne, équipez-vous d'un casque antibruit.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez la tronçonneuse qu'une fois que vous l'avez réglée de manière à ce que la chaîne soit immobile.

REMARQUE ! Pour un réglage optimal, utilisez un compte-tours. Ne dépassez jamais le surrégime maximal recommandé.

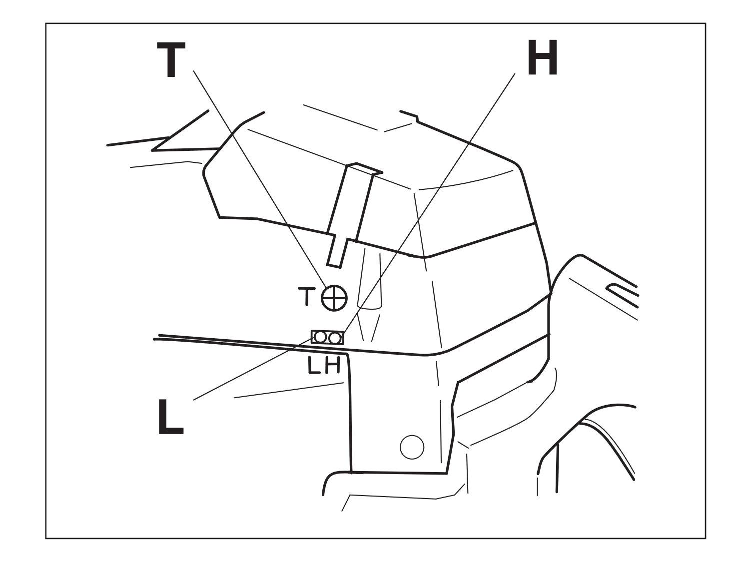
REMARQUE ! Si la chaîne tourne lorsque le moteur fonctionne au ralenti, faites pivoter la vis T dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête.

Le réglage du carburateur implique l'adaptation du moteur aux conditions locales (climat, altitude, carburant, type d'huile deux temps, par exemple).

Le carburateur est équipé des trois options de réglage :
- L = Pointeau de bas régime
- H = Pointeau de haut régime
- T = Réglage du ralenti

Les pointeaux L et H permettent de régler le débit de carburant en fonction du débit d'air autorisé par la soupape d'accélération. Si vous les faites pivoter dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange carburant/air devient plus faible (la proportion de carburant diminue) ; si vous les faites pivoter dans le sens inverse, le mélange carburant/air devient plus riche (la proportion de carburant augmente). Lorsque le mélange s'affaiblit, le régime du moteur s'accroît ; lorsqu'il s'enrichit, le régime du moteur décroît.

La vis T permet de contrôler la position d'accélération lorsque le moteur tourne au ralenti. Si vous faites pivoter la vis T dans le sens des aiguilles d'une montre, le régime de ralenti augmente ; dans le sens inverse, le régime de ralenti diminue.



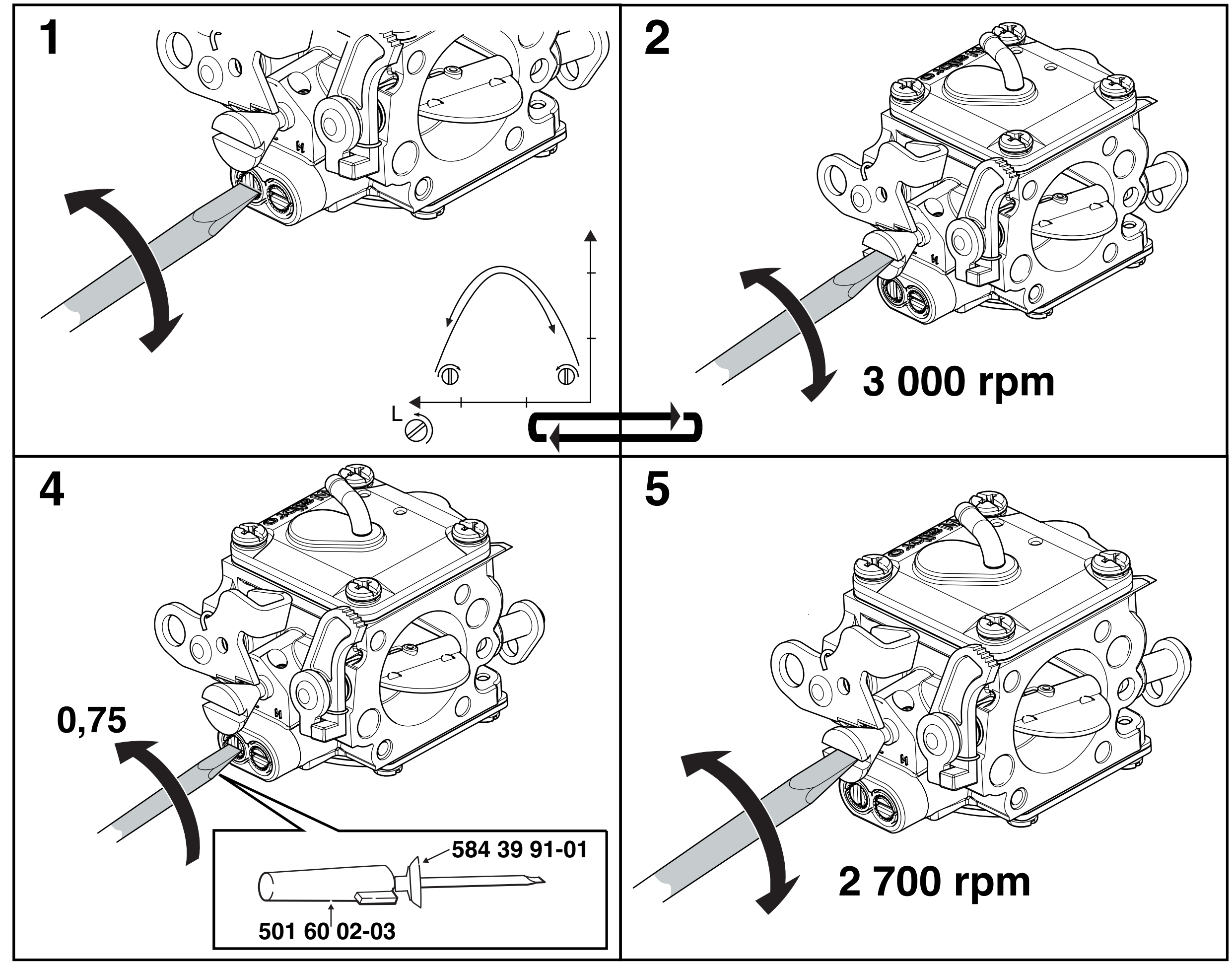
Réglage de base des tronçonneuses équipées de systèmes d'allumage à limitation de vitesse (DM51) et de carburateurs sans limiteur (RWJ6)

Compte-tours

Comme le système d'allumage intègre un limitateur de vitesse, la plupart des compte-tours n'indiquent pas de vitesse supérieure à la valeur sur laquelle le limitateur de vitesse est réglé. Sur nos modèles, le limitateur de vitesse est défini sur les valeurs suivantes: 365 X-TORQ : 13 300 tr/min, 372 XP X-TORQ : 13 300 tr/min, 372 XPG X-TORQ : 13 300 tr/min.

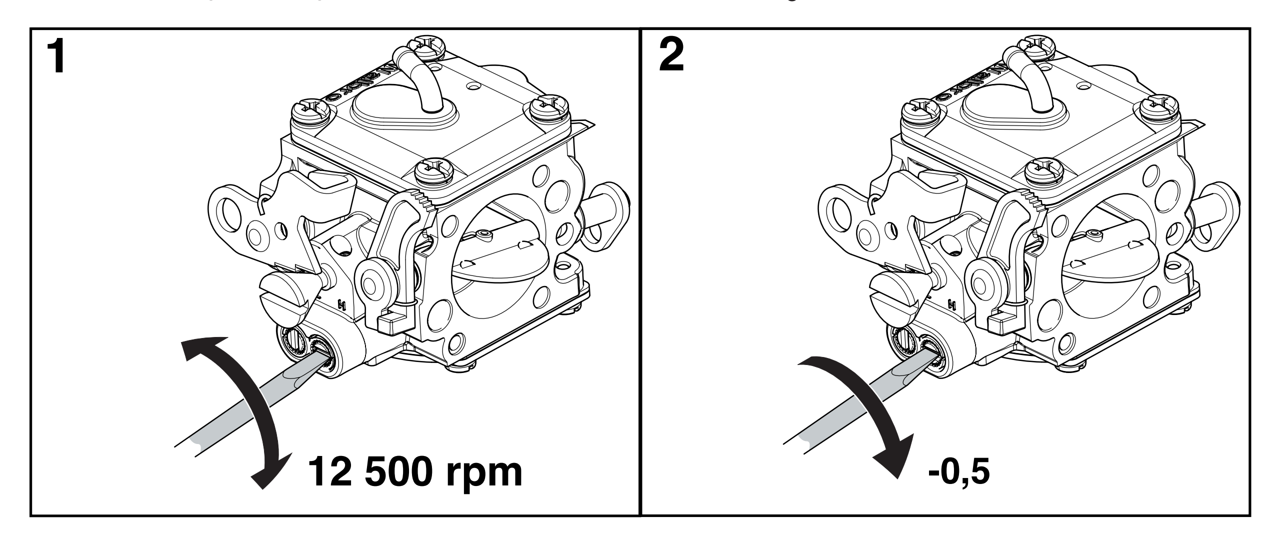
Réglage des pointeaux L et T.

1. Pour déterminer le régime de ralenti maximal, faites pivoter lentement la vis L dans les deux sens.
2. Faites pivoter la vis T jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne 3 000 tr/min.
3. Répétez les étapes 1 et 2 de la procédure.
4. Faites pivoter la vis L de trois quarts de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
5. Faites pivoter la vis T jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne 2 700 tr/min.



Réglage du pointeau H.

1. Faites pivoter la vis H jusqu'à ce que le régime maximal du moteur à plein régime atteigne 12 500 tr/min.
2. Faites pivoter le pointeau H d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.



Réglage de base des tronçonneuses EPA/UE équipées de systèmes d'allumage à limitation de vitesse (AM50, DM51) et de carburateurs avec limiteurs (RWJ4)

Les modèles 365 X-TORQ, 372 XP X-TORQ et 372 XPG X-Torq sont équipés de systèmes d'allumage à limitation de vitesse et de carburateurs dotés de limiteurs. Pour remplacer le carburateur ou les pointeaux de ces modèles, vous devez suivre une procédure de réglage légèrement différente.

Compte-tours

Comme le système d'allumage intègre un limitateur de vitesse, la plupart des compte-tours n'indiquent pas de vitesse supérieure à la valeur sur laquelle le limitateur de vitesse est réglé. Sur nos modèles, le limitateur de vitesse est défini sur les valeurs suivantes: 365 X-TORQ : 13 300 tr/min, 372 XP X-TORQ : 13 300 tr/min, 372 XPG X-TORQ : 13 300 tr/min.

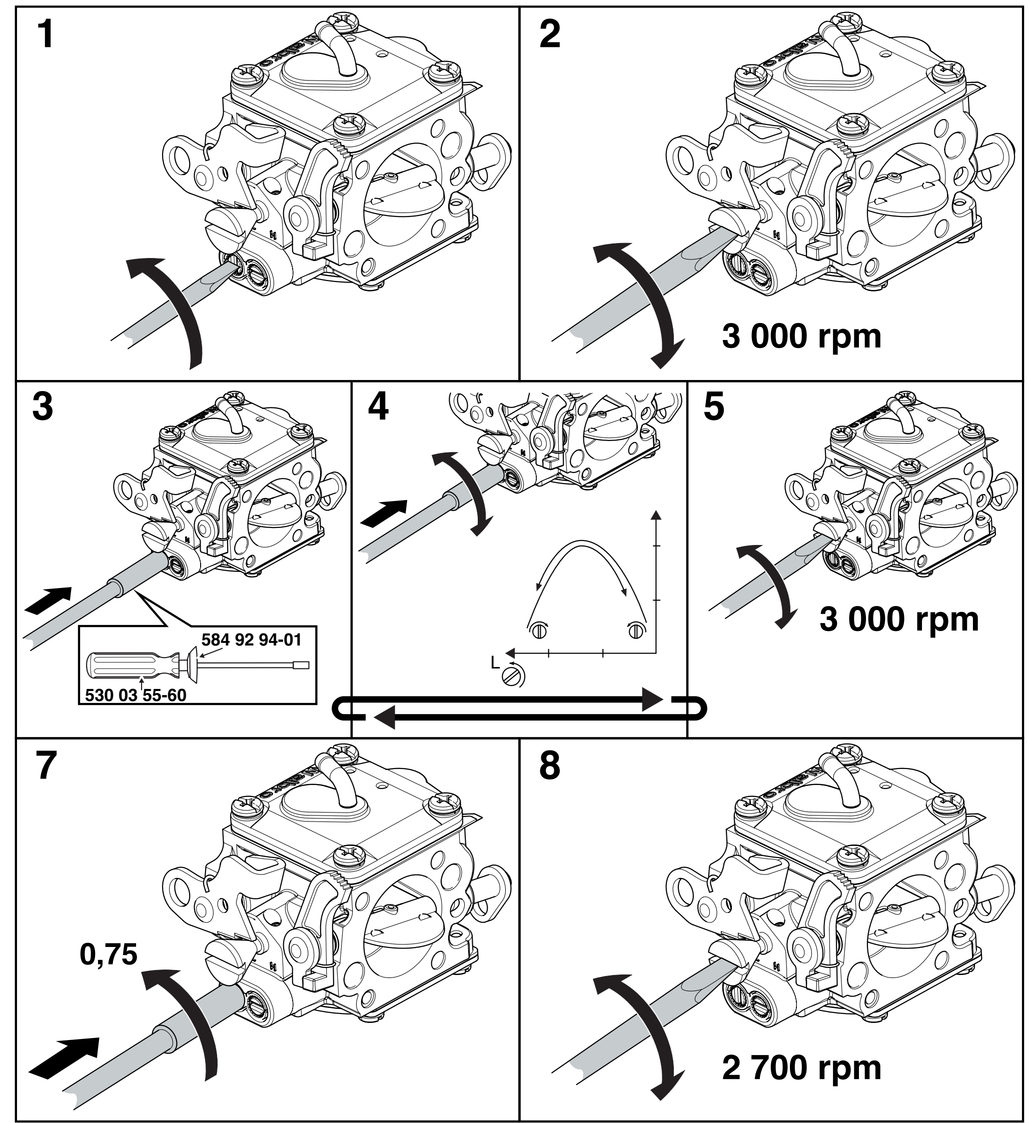
Carburateurs avec limiteurs

Sur les carburateurs EPA/UE, les pointeaux H et L sont équipés de limiteurs qui permettent d'éviter que l'opérateur règle la tronçonneuse sur des valeurs dépassant les normes EPA/UE. Ces dispositifs limitent les possibilités de réglage à ½ tour maximum.

Après avoir remplacé le carburateur ou les pointeaux de haut ou bas régime d'un produit certifié EPA (Agence de protection de l'environnement des États-Unis)/UE (Union européenne), vous devez effectuer un réglage de base comme décrit ci-dessous, afin de respecter les exigences EPA/UE. L'objectif est de minimiser les émissions. Cette instruction concerne uniquement les produits certifiés EPA/UE.

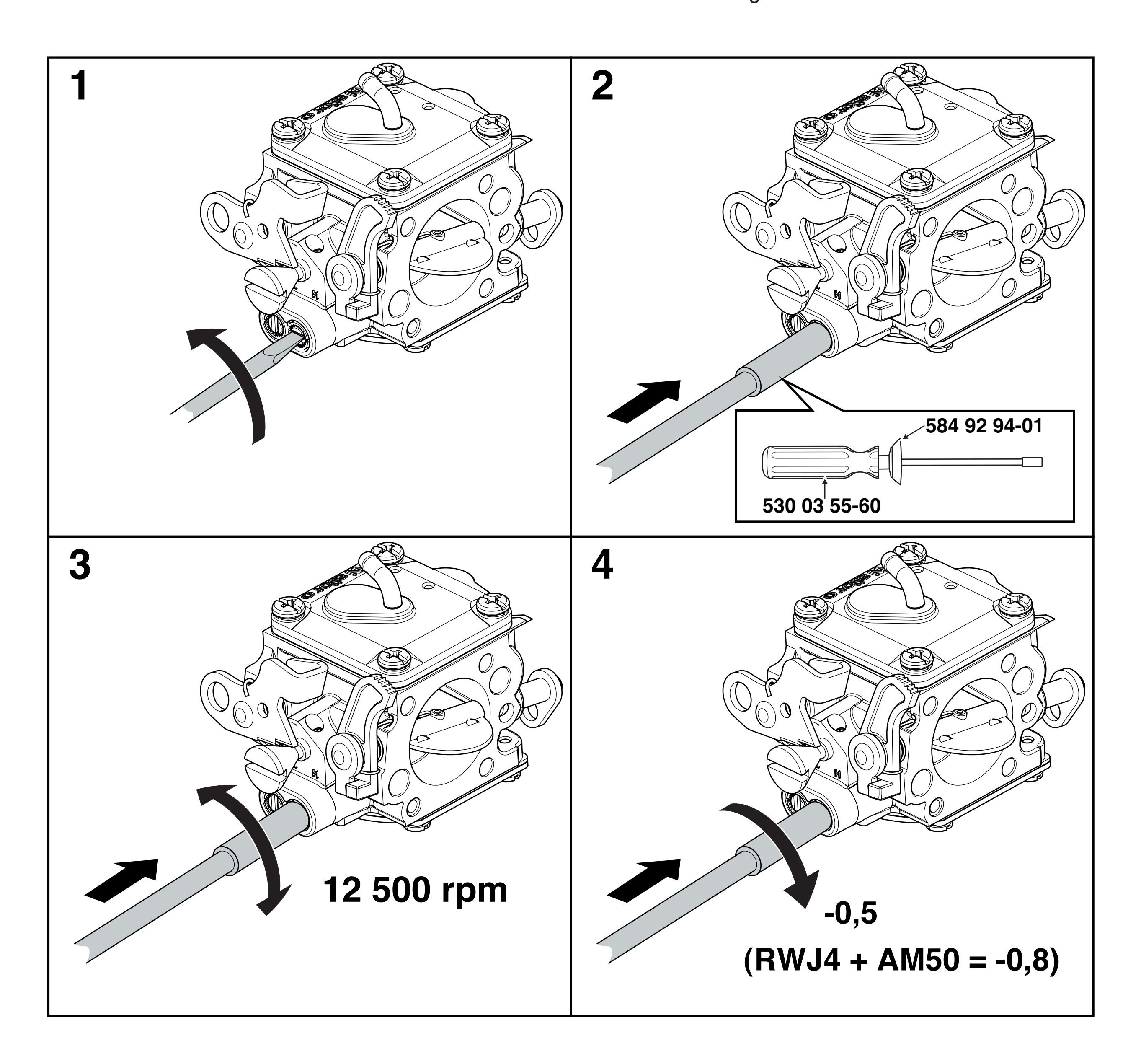
Réglage des pointeaux L et T.

1. À l'aide d'un tournevis classique plat pour carburateur, faites pivoter la vis L dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.
2. Faites pivoter la vis T jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne 3 000 tr/min.
3. À l'aide du tournevis cannelé spécial, appuyez le manchon de fixation contre la vis L.
4. Pour déterminer le régime de ralenti maximal, faites pivoter lentement la vis L dans les deux sens tout en maintenant le tournevis en place.
5. Faites à nouveau pivoter la vis T jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne 3 000 tr/min.
6. Répétez les étapes 3, 4 et 5 de la procédure.
7. Tout en maintenant le tournevis en place, faites pivoter la vis L de trois quarts de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (il est possible que le moteur s'éteigne).
8. Faites pivoter la vis T jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne 2 700 tr/min.



Réglage du pointeau H.

1. À l'aide d'un tournevis classique plat pour carburateur, faites pivoter la vis H dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.
2. À l'aide du tournevis cannelé spécial, appuyez le manchon de fixation contre la vis H.
3. Maintenez cette position et faites pivoter la vis H jusqu'à ce que le régime maximal du moteur à plein régime atteigne 12 500 tr/min.
4. Tout en maintenant le tournevis en place, faites pivoter la vis H d'un demi-tour (RWJ4 + AM50 = 0,8 tour) dans le sens des aiguilles d'une montre.



Réservoir



ATTENTION!
Le carburant utilisé par les tronçonneuses possède les propriétés suivantes:
1. Le liquide et la vapeur sont nocifs.
2. Peut provoquer des irritations de la peau.
3. Est extrêmement inflammable.

Démontage

1. Vider le carburant contenu dans le réservoir.
2. Retirer le capot du cylindre, la chaîne et le guide-chaîne. Voir le manuel d'instructions.
3. Décrocher le câble d'accélération (A) du carburateur et sortir de sa fixation la gaine protectrice du câble. Voir fig.1.
4. Retirer le tuyau de carburant (B) de sur le carburateur.
5. Si la tronçonneuse est équipée de poignées chauffantes, retirer le câble au point C.
6. Retirer les vis (C et D) et la vis de limitation de mouvement (E) du côté de l'embrayage. Voir fig. 2.
7. Retirer la vis (F) du côté rotor volant de la tronçonneuse. Voir fig. 3.
8. Soulever quelque peu l'unité motrice et retirer à l'aide d'une pince les sabots de câble du bouton d'arrêt. Si la tronçonneuse est équipée de poignées chauffantes, retirer également les sabots de leur interrupteur.

REMARQUE!
Veiller à ce que le câble d'accélération et le tuyau de carburant ne s'endommagent pas.

9. Soulever l'unité motrice et tourner quelque peu le réservoir vers le côté du rotor volant de telle sorte que le limiteur fixe de mouvement se libère. Retirer le réservoir.
10. Si besoin est, dévisser l'étrier de la poignée de sur le réservoir.
11. Si besoin est, retirer le tuyau de carburant et enlever le filtre de carburant. Utiliser l'outil 502 50 83-01, voir pos. 22, page 7.
12. Si la tronçonneuse est équipée de poignées chauffantes, retirer le contact du serpentin de chauffage dans la poignée. Voir pages 20 et 21.
13. Si les ressorts doivent être retirés, voir le système antivibratoire page 36.

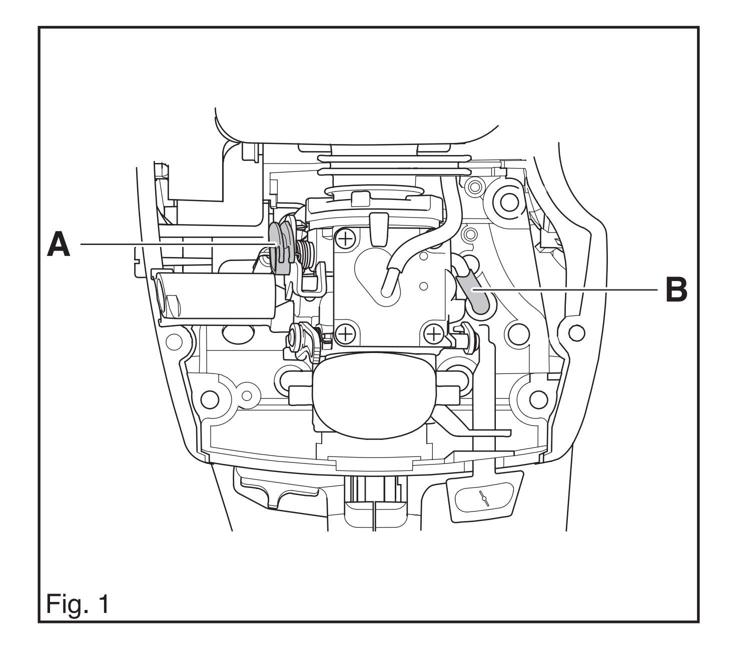


Fig. 1

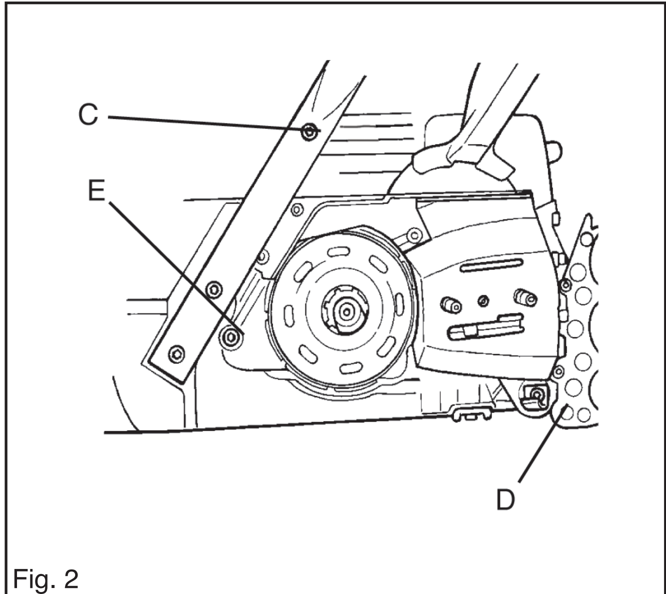


Fig. 2

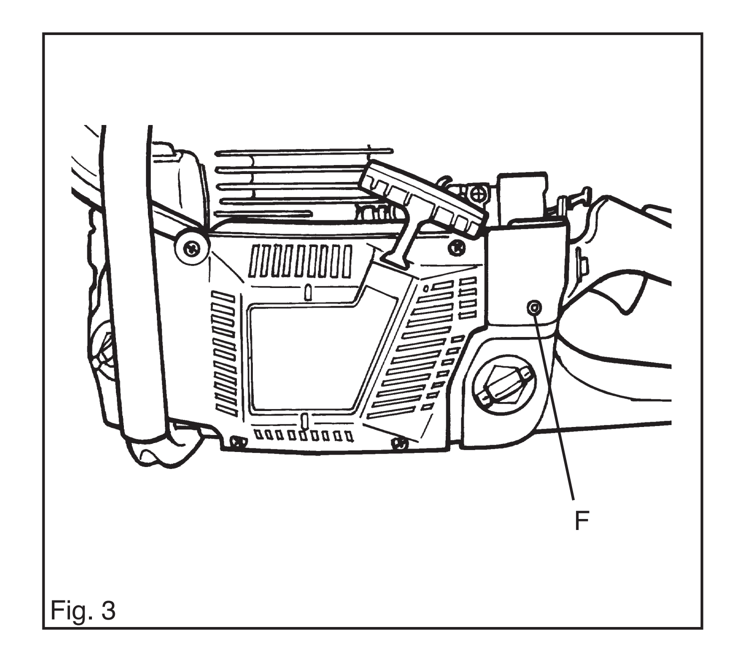


Fig. 3

Nettoyage et contrôle

Nettoyer tous les éléments et contrôler que le tuyau de carburant est entier.

Montage

1. Si la tronçonneuse est équipée de poignées chauffantes, monter le serpentin de chauffage dans la poignée. Voir pages 20 et 21.

2. Si un nouveau tuyau de carburant est installé, faire comme suit:
   A. Graisser légèrement une moitié du nouveau tuyau de carburant.
   B. Enfoncer la partie graissée dans le trou sur le réservoir. Laisser dépasser 80-85 mm à l'extérieur. Voir fig. 4.
   C. Tordre le tuyau pour le plier vers le haut. Voir fig.4.
   D. Couper la forme de coin aux deux extrémités du tuyau de telle sorte qu'il dépasse de 70-75 mm à l'extérieur.
   E. Retirer le tuyau du réservoir et monter le filtre à carburant. Pousser le tuyau autant que possible.

> **REMARQUE!**
> **Veiller à ce que le câble d'accélération et le tuyau de carburant ne s'endommagent pas.**

3. Remonter l'étrier de la poignée s'il a été retiré. Couple de serrage des vis 4 Nm.

4. Remonter la gâchette de sécurité si elle a été enlevée avant de monter ensemble le réservoir et l'unité motrice. Voir page 15.

5. Soulever l'unité motrice au dessus du réservoir et introduire le tuyau de carburant et le câble d'accélération dans leur trou dans le fond du carburateur.

6. Monter les câbles du bouton d'arrêt.

7. Basculer quelque peu le réservoir du côté du rotorvolant pour que le limiteur fixe de mouvement prenne sa position correcte.

8. Monter la vis (F) sur le côté du rotor volant. Voir fig. 5.Couple de serrage de la vis 6 Nm.

9. Monter les vis (C et D), le capteur de chaîne et la vis de limitation de mouvement (E) sur le côté de l'embrayage. Voir fig. 6. Couple de serrage des vis selon la figure.

10. Si la tronçonneuse est équipée de poignées chauffantes, monter le câble au point C.

11. Monter le tuyau de carburant (B) sur le carburateur. Voir fig. 7.

12. Introduire la gaine de protection du câble d'accélération dans la fixation et accrocher le câble d'accélération (A) sur le carburateur. Voir fig. 7.

13. Monter le capot du cylindre, la chaîne et le guide-chaîne.

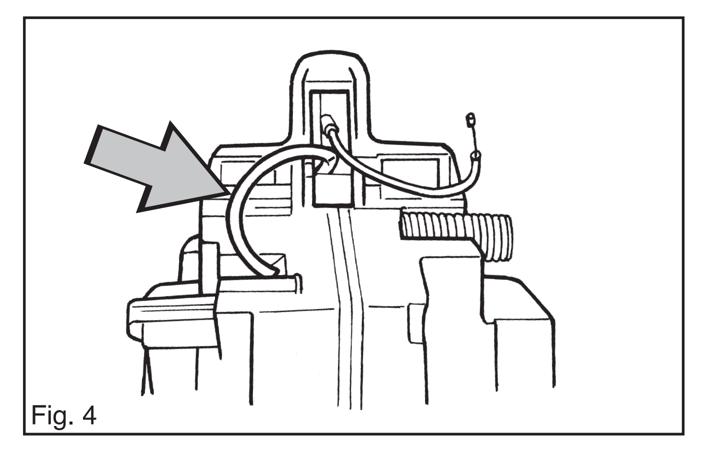


Fig. 4

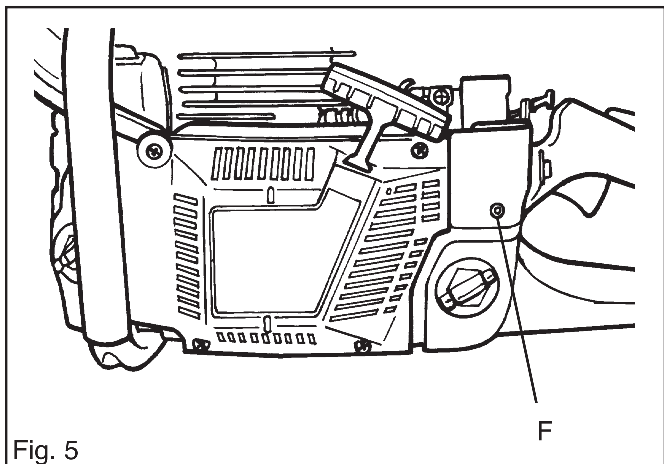


Fig. 5

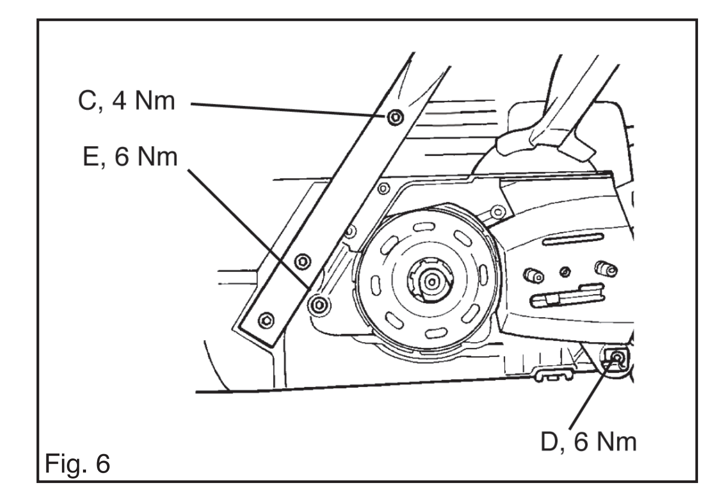


Fig. 6

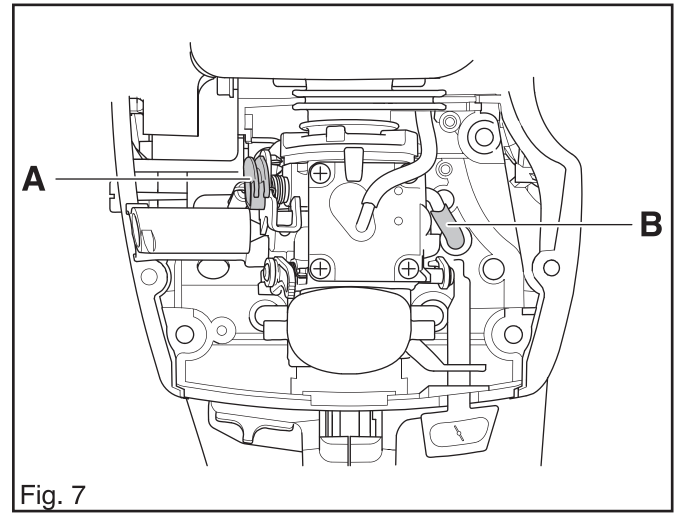


Fig. 7

Système antivibrations



ATTENTION!
Le carburant utilisé par les tronçonneuses possède les propriétés suivantes:
1. Le liquide et la vapeur sont nocifs.
2. Peut provoquer des irritations de la peau.
3. Est extrêmement inflammable.

Démontage

1. Démonter les éléments suivants:
   - Chaîne et guide-chaîne.
   - Capot du cylindre.
   - Réservoir.

2. Dévisser le ressort sur le cylindre à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm. Voir fig. 1.

3. Dévisser les ressorts sur le réservoir avec l'outil de service 502 52 18-01 ou 502 52 18-02. Voir fig. 2.



Nettoyage et contrôle

Nettoyer et contrôler tous les éléments.

Montage

1. A l'aide d'une pince visser les ressorts sur le réservoir.

2. Visser solidement le ressort sur le cylindre à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm. Voir fig. 1. Couple de serrage de la vis 10 Nm.

3. Monter les éléments suivants:
   - Réservoir.
   - Capot du cylindre.
   - Chaîne et guide-chaîne.

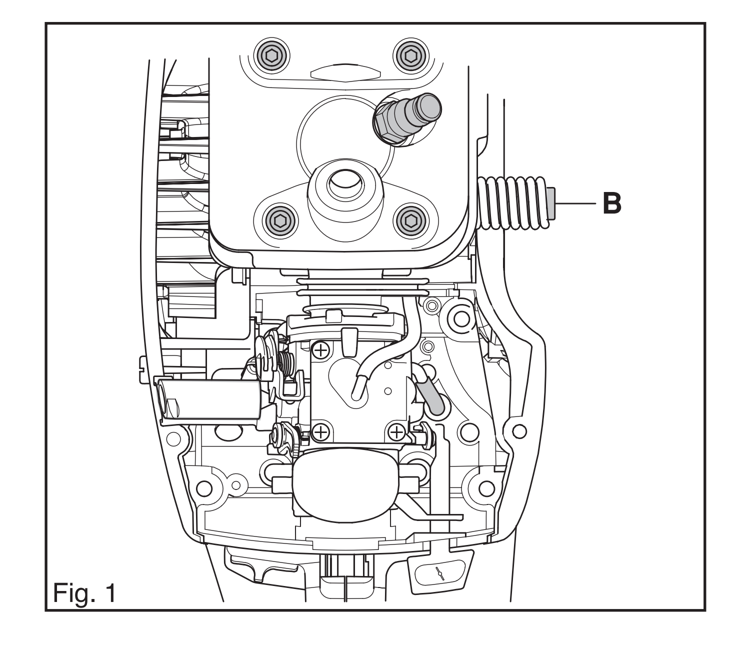
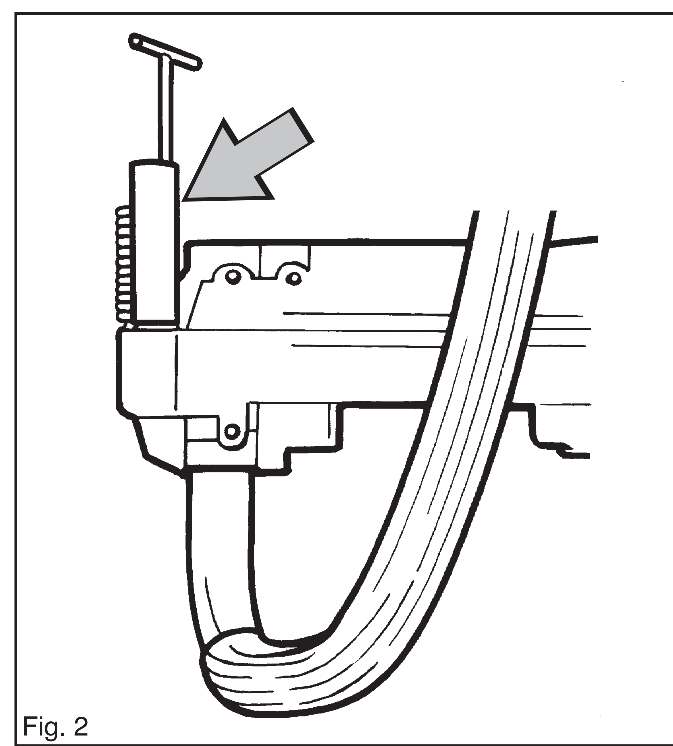


Fig. 1


Fig. 2

Piston et cylindre

Démontage

1. Démonter les éléments suivants:
   - Capot du cylindre.
   - Bougie.
   - Carburateur.
   - Silencieux.

2. Retirer le tuyau d'impulsion (A) du trou dans le conduit d'aspiration. Voir fig. 1.

3. Desserrer le ressort antivibrations (B) du cylindre. Voir fig. 1.

4. Dévisser les quatre vis (C) du cylindre. Voir fig. 1.

5. Retirer prudemment le cylindre.



REMARQUE!
Veiller à ce qu'aucune poussière ou particule ne pénètre dans le carter moteur.

6. Couvrir immédiatement l'ouverture du carter moteur avec un papier ou un chiffon. Voir fig. 2.

7. Retirer la bague d'arrêt du piston, faire sortir l'axe du piston et retirer le piston. Voir fig. 2.

8. Retirer le palier à aiguille de la partie supérieure de l a bielle.

9. Dévisser le décompresseur (D). Voir fig. 1.

10. Dévisser le conduit d'aspiration.

Nettoyage et contrôle

5. Mesurer l'usure du segment du piston en le plaçant tout en bas dans le cylindre et en mesurant le jeu. fig. 4. Le jeu ne doit pas être supérieur à 1 mm.

6. Le palier à aiguilles doit être intact.

7. Le conduit d'aspiration doit être entier.

8. Procéder à un essai de pression du décompresseur de la manière suivante. Voir également fig. 5.
   A. Raccorder l'outil 502 50 38-01 au décompresseur.
   B. Pomper la pression jusqu'à 80 kPa (0,8 bar).
   C. Attendre 30 secondes.
   D. La pression ne doit pas être inférieure à 60 kPa (0,6 bar).

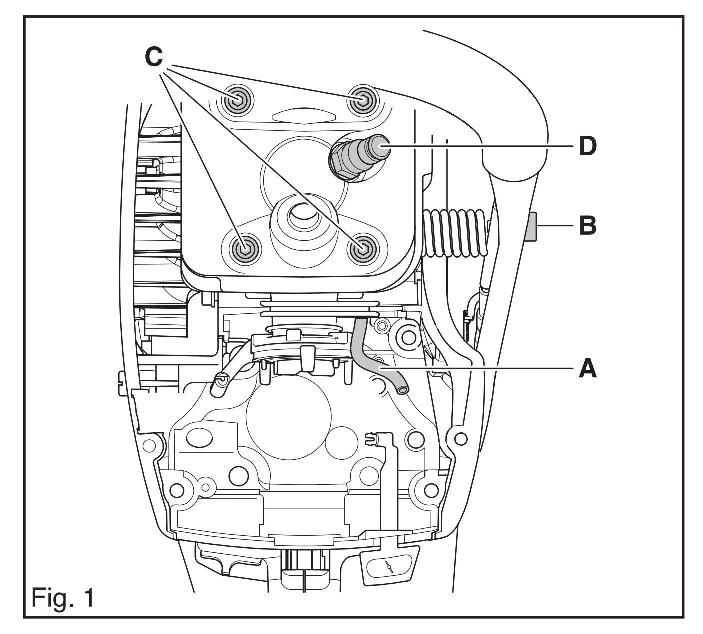
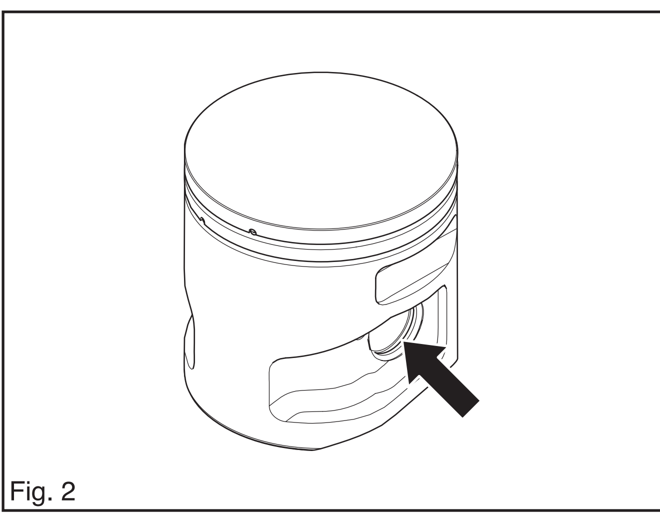
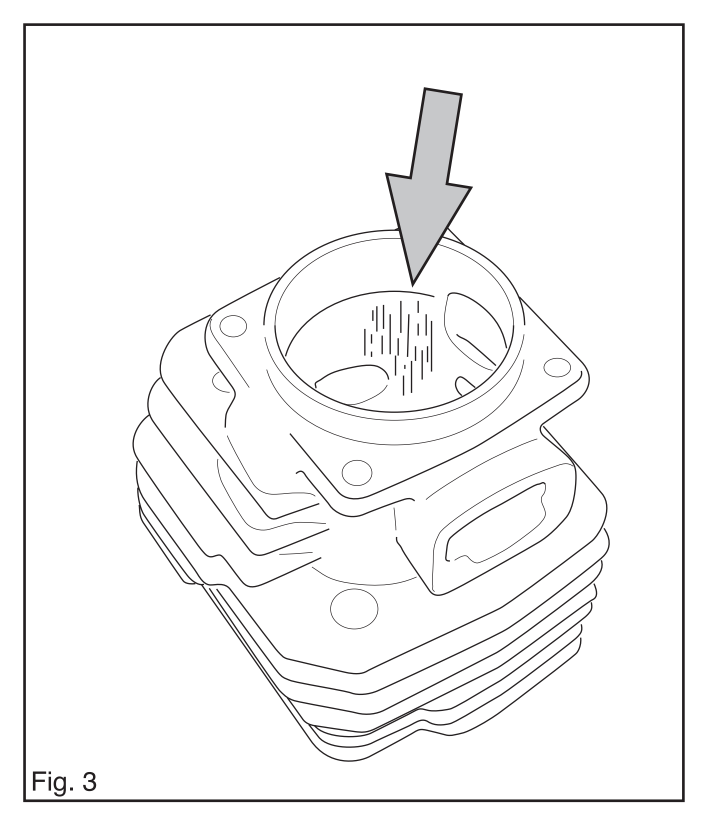


Fig. 1


Fig. 2


Fig. 3

PISTON et CYLINDRE

Nettoyer tous les éléments, gratter tous les restes de garnitures et gratter la suie sur les parties suivantes:

1. Haut du piston.
2. Haut du cylindre (à l'intérieur).
3. Porte des gas d'échappement dans le cylindre.
4. Conduit du décompresseur.

Contrôler les points suivants:

1. Le revêtement de surface du cylindre ne doit pas être abîmé. Particulièrement au niveau de la partie supérieure du cylindre. Voir fig. 3.
2. Le cylindre ne doit pas comporter de marques de coupure.
3. Le piston ne doit pas comporter de marques de coupure. Les petites stries peuvent être enlevées avec du papier abrasif fin.
4. Le segment de piston ne doit pas être brûlé sans sa rainure.



Pannes et causes des pannes

Marques de coupures dans le piston. Fig. 6

1. Mauvais réglage du carburateur. Survitesse.
2. Essence à taux d'octane trop faible.
3. Trop peu ou mauvaise huile dans le carburant.

Formation de suie. Fig. 7

1. Mauvais réglage du carburateur. Vitesse trop faible.
2. Trop peu ou mauvaise huile dans le carburant.

Rupture du segment de piston

1. Vitesse d'utilisation du moteur trop élevée.
2. Segment usé.
3. Rainure du segment trop large.

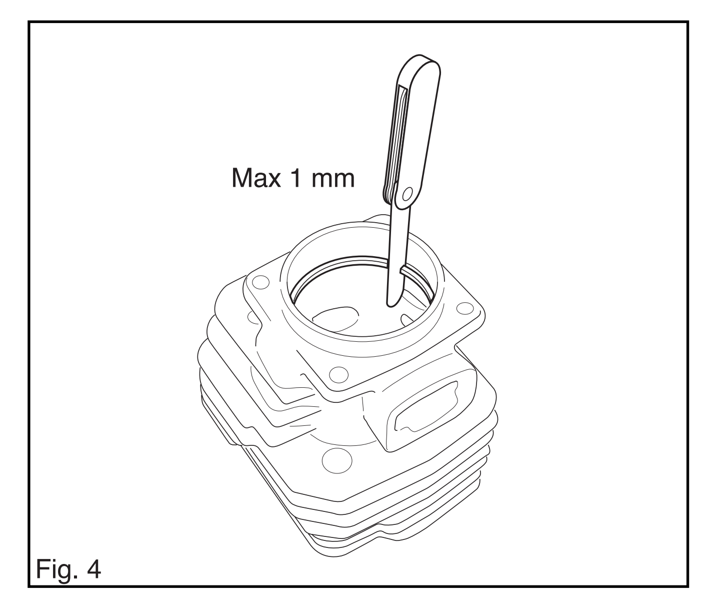
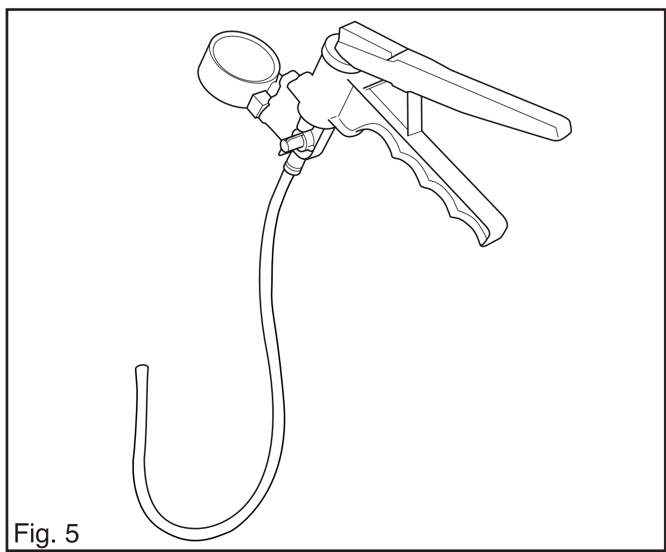
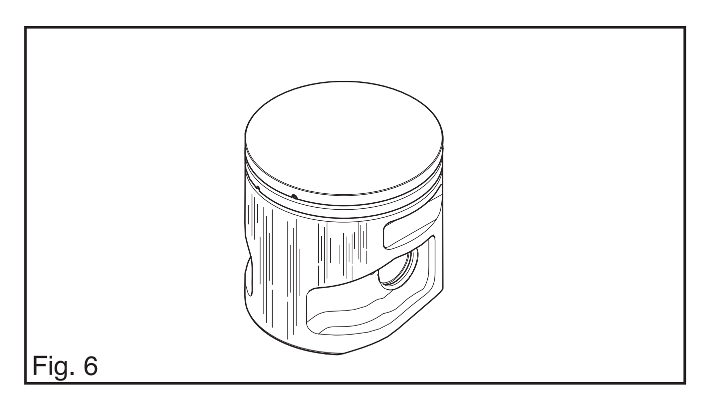
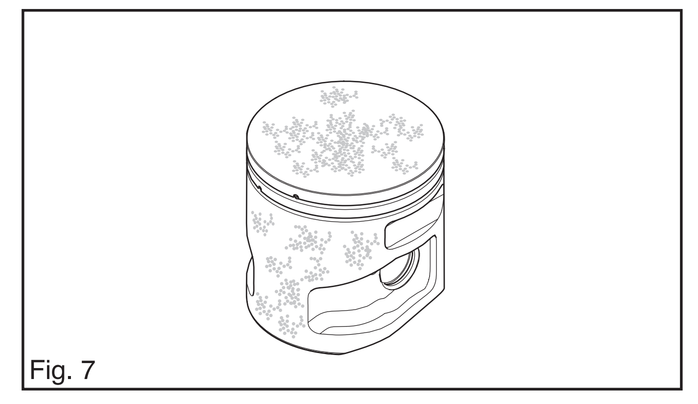


Fig. 4


Fig. 5


Fig. 6

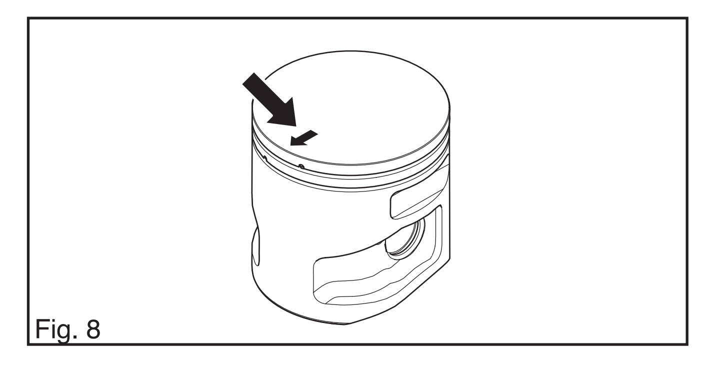

Fig. 7

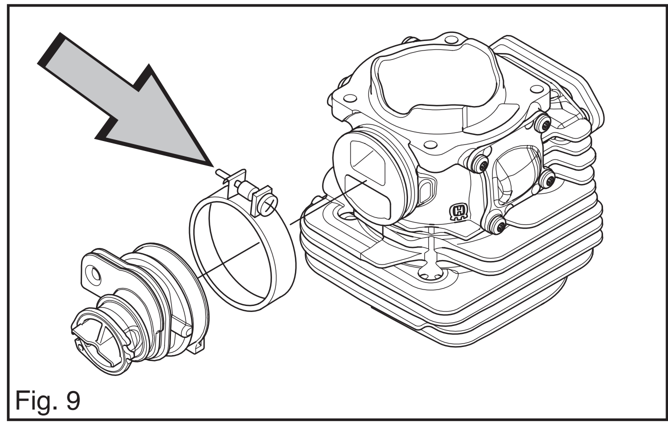
Montage

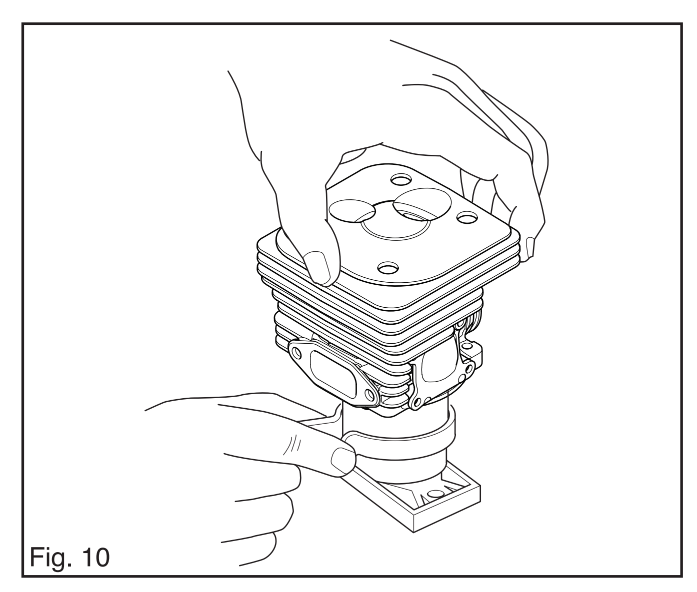
Effectuer le montage du piston et du cylindre de la manière suivante:

> **REMARQUE!**
> **Veiller à ce qu'aucune poussière ou particule ne pénètre dans le carter moteur.**

1. Graisser le palier à aiguilles et le monter dans la partie supérieure de la bielle.
2. Mettre le piston avec la flèche orientée vers la porte des gaz d'échappement. Voir fig. 8. Introduire l'axe de piston et monter la bague de blocage.
3. Monter le conduit d'aspiration sur le cylindre. La vis de l'attache doit être vers le bas. Voir fig. 9.
4. Monter la garniture sur le pied du cylindre. L'enfoncer pour qu'elle se positionne sur le col du cylindre.
5. Graisser le segment et les côtés du cylindre.
6. Comprimer le segment, soit à la main soit avec l'outil 502 50 70-01. Voir fig. 10. Mettre le cylindre.
7. Installer les quatre vis (C) et les visser alternativement. Couple de serrage final 10 Nm. Voir fig. 11.
8. Monter le décompresseur (D). Voir fig. 11. Couple de serrage 15 Nm.
9. Monter le ressort antivibrations (B) sur le cylindre. Voir fig. 11. Couple de serrage de la vis 10 Nm.
10. Introduire le tuyau d'impulsion (A) dans le trou dans le conduit d'aspiration. Voir fig. 11.
11. Installer la bougie et effectuer un essai de pression comme indiqué sur la page suivante.
12. Monter les éléments suivants:
    - Silencieux.
    - Carburateur.
    - Capot du cylindre.
13. Si un nouveau piston ou un nouveau cylindre ont été installés, il convient de faire tourner la tronçonneuse pendant 3-4 heures avec le carburateur sur le réglage de base. Voir le réglage du carburateur aux pages 32 och 33.


Fig. 8


Fig. 9


Fig. 10

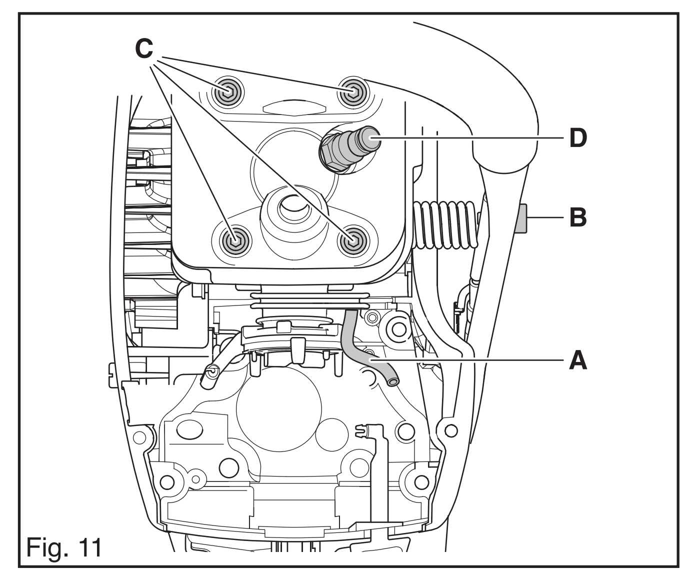


Fig. 11

Essai de pression

Pour effectuer un essai de pression sur le carter moteur et le cylindre, les éléments suivants doivent être démontés et retirés:

- Carburateur.
- Silencieux.

L'essai de pression s'effectue de la manière suivante:

1. Monter les plaques de recouvrement 502 54 05-01 et 502 71 39-01 sur le conduit d'aspiration et la porte des gaz d'échappement. Voir fig. 12 och 13.
2. Raccorder l'outil 502 50 38-01 à la plaque de recouvrement sur le conduit d'aspiration. Voir fig. 14. Le compresseur doit être fermé.
3. Brancher de nouveau le tuyau sur le conduit d'aspiration.
4. Pomper la pression jusau'à 80 kPa (0,8 bar).
5. Attendre 30 secondes.
6. La pression ne doit pas être inférieure à 60 kPa (0,6 bar).
7. Une fuite peut se produire dans le décompresseur et au niveau des bagues d'étanchéité du vilebrequin.
8. Monter les éléments suivants:

- Carburateur.
- Silencieux.

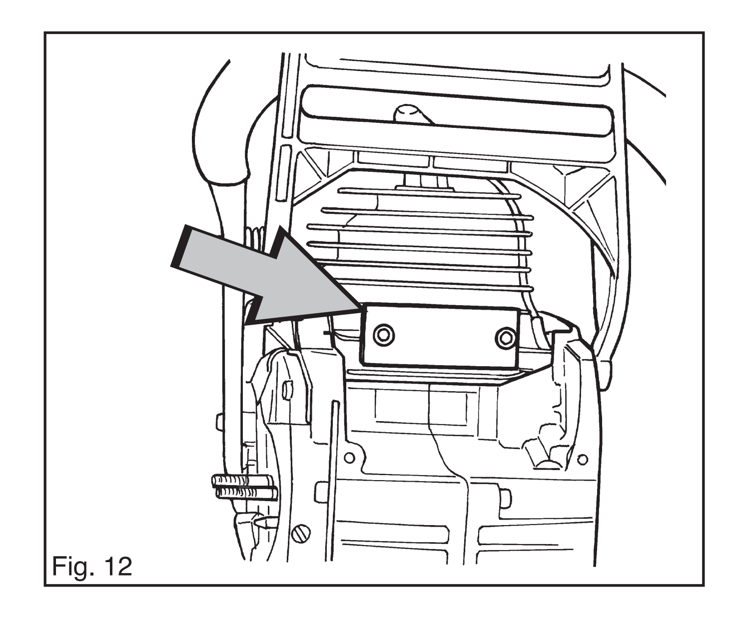


Fig. 12

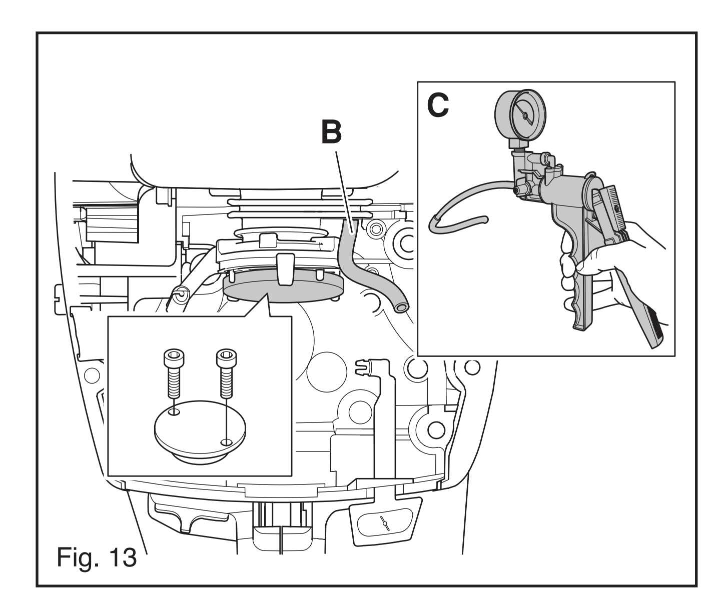


Fig. 13

Ce chapitre traite les sujets suivants:

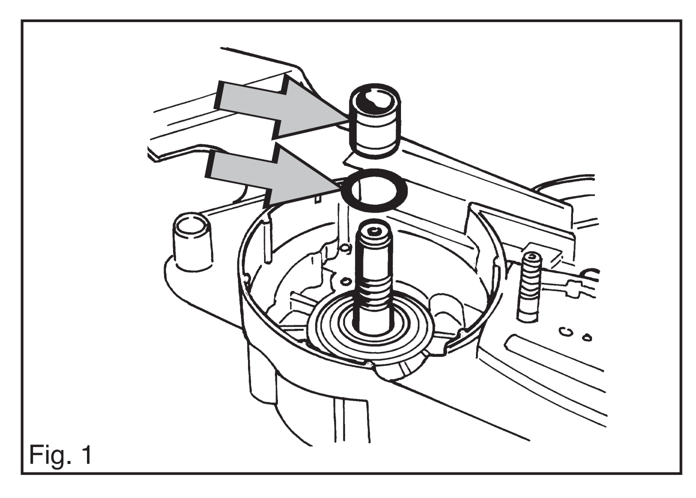
- Carter moteur et vilebrequin (décrit le montage et le démontage de toute l'unité)
- Bagues d'étanchéité (décrit uniquement le changement des bagues d'étanchéité)
- Boulons de guide-chaîne (décrit uniquement le changement des boulons de guide-chaîne)

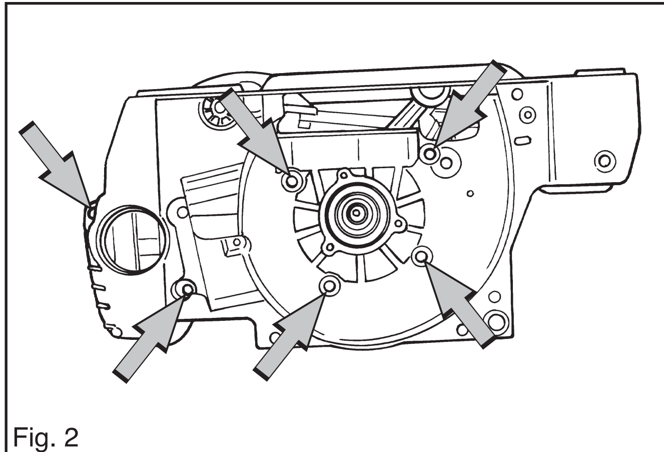
Carter moteur et vilebrequin

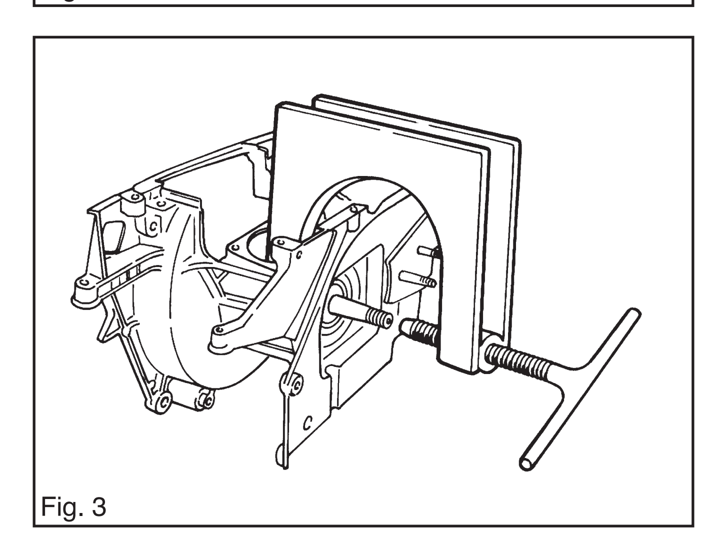
Démontage

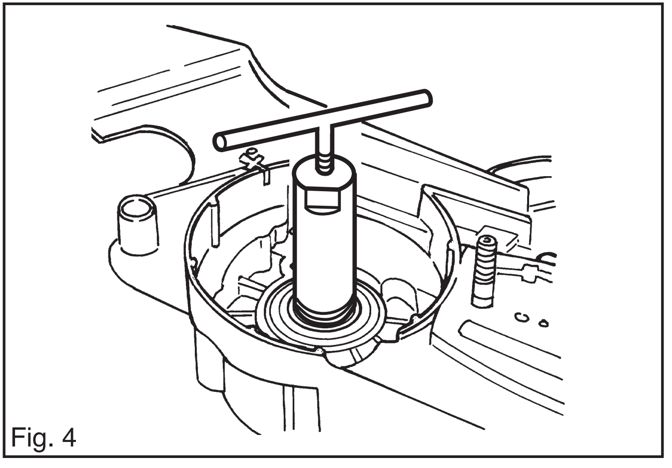
> **REMARQUE!**
> **Veiller à ce qu'aucune poussière ou particule ne pénètre dans les paliers.**

1. Avant le démontage du carter moteur, les éléments suivants doivent être démontés:
   A. Chaîne et guide-chaîne.
   B. Lanceur.
   C. Système électrique.
   D. Embrayage centrifuge.
   E. Système de graissage.
   F. Carburateur.
   G. Silencieux.
   H. Piston et cylindre.
   I. Réservoir.
2. Retirer le fond du carburateur en dévissant les quatre vis.
3. Retirer la rondelle et la bague d'entretoisement sur le côté de l'embrayage. Voir fig. 1.
4. Retirer les six vis du côté du rotor volant. Voir fig. 2.
5. Monter l'outil 502 51 61-01 selon la fig. 3 et démonter le demi carter moteur côté embrayage.
6. Retirer le demi carter moteur côté rotor volant de la même manière qu'au point 5 ci-dessus.
7. Si besoin est, retirer les bagues d'étanchéité. Utiliser les outils 502 50 55-01 et 504 91 40-01. Voir fig. 4.


Fig. 1


Fig. 2


Fig. 3


Fig. 4

8. Si besoin est, retirer les paliers du vilebrequin du carter moteur.
   Procéder de la manière suivante:



ATTENTION!
Les parties du carter moteur sont chaudes. Risque de brûlures. Utiliser des gants de protection.

   A. Retirer le butoir en caoutchouc (A). Voir fig. 5.
   B. Retirer le coussinet du bras de levier du frein de chaîne (B). Voir fig. 6.
   C. Retirer le couvercle du réservoir pour le remplissage d'huile.
   D. Chauffer le demi carter à 200°C au four.
   E. Mettre des gants de protection, retirer le demi carter et le taper doucement contre un bord d'établi pour faire sortir le palier.
   F. Monter le nouveau palier tant que le demi carter est chaud.

9. Si les paliers du vilebrequin sont restés sur le vilebrequin lors du démontage, les retirer à l'aide de l'extracteur 502 90 90-01.

10. Si nécessaire, retirer les éléments suivants:
   A. Vis de tension de la chaîne
   B. Boulons du guide-chaîne
   C. Grille support d'écorce



Nettoyage et contrôle

REMARQUE!
Si des paliers sont montés dans le carter moteur, veiller à ce qu'aucune poussière ou impureté ne pénètre dans le carter moteur.

Nettoyer tous les éléments et gratter les restes de garnitures des surfaces d'appui des deux parties du carter moteur.

Contrôler les points suivants:

1. Le palier de la bielle ne doit pas avoir de jeu concentrique. Un jeu axial est autorisé.

2. Le palier de la bielle ne doit présenter ni marque de coupure ni décoloration sur les côtés. Voir fig. 7.

3. La surface du palier de l'axe de piston ne doit présenter ni marque de coupure ni décoloration. Voir fig. 8.

4. Les paliers du vilebrequin ne doivent avoir ni jeu ni dissonance.

5. Les surfaces des bagues d'étanchéité contre le vilebrequin (douille) ne doivent pas être usées et le caoutchouc ne doit pas être dur.

6. Le carter moteur ne doit présenter aucune fissure.

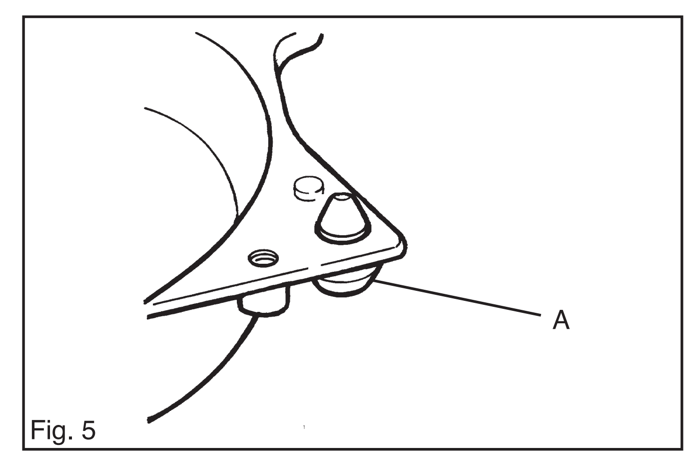


Fig. 5

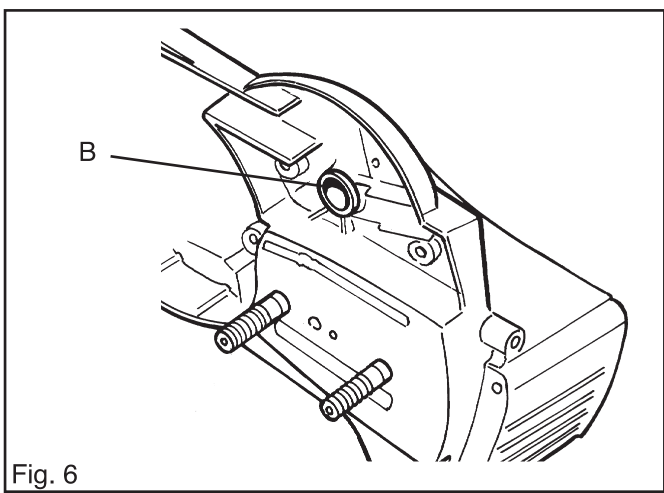
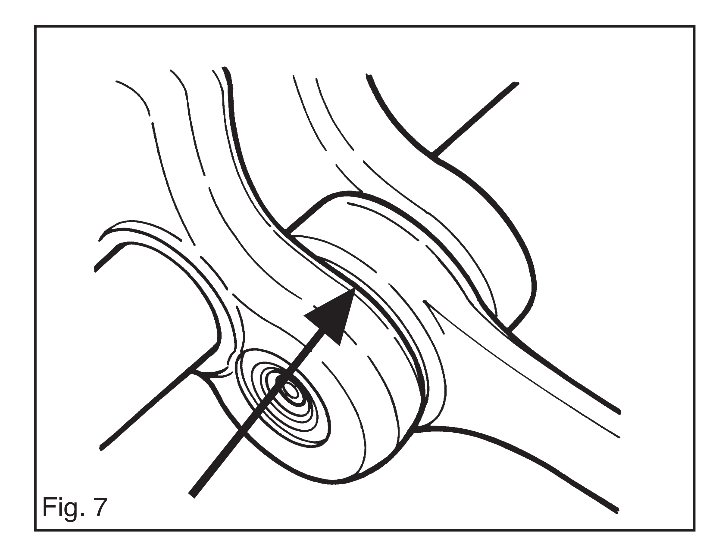
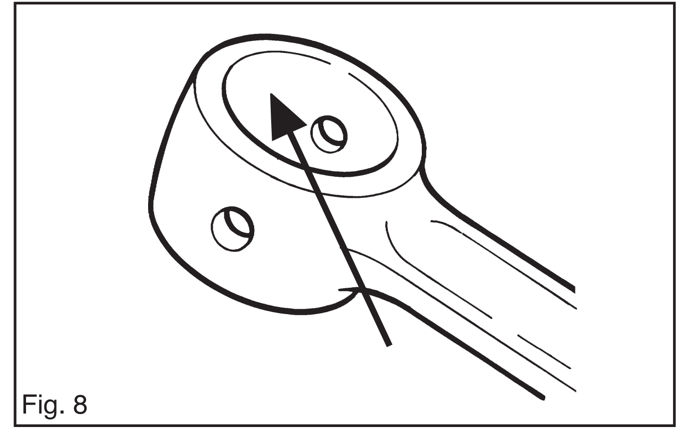


Fig. 6


Fig. 7


Fig. 8

Montage

Monter le carter moteur et le vilebrequin de la manière suivante:



ATTENTION!
Les deux parties du carter moteur sont chaudes. Risque de brûlures. Utiliser des gants de protection.

1. Si un palier doit être monté, procéder comme suit:
   A. Chauffer le demi carter moteur à 200°C au four.
   B. Utiliser des gants de protection, retirer le demi carter moteur et enfoncer le palier.
   C. Laisser refroidir avant de continuer le travail.



REMARQUE!
Veiller à ce qu'aucune poussière ou impureté ne pénètre dans les paliers.

   D. Monter le butoir en caoutchouc (A). Voir fig. 9.
   E. Monter le couvercle du réservoir pour le remplissage d'huile.

2. Si de nouvelles bagues d'étanchéité sont montées, graisser les surfaces des bagues et les installer avec les outils 502 52 20-01 et 502 52 21-01. Voir fig. 10. Les bagues d'étanchéité peuvent également être montées quand le vilebrequin est en place.

REMARQUE!
Veiller à ce que la bielle ne soit pas écrasée lors du montage du carter moteur et du vilebrequin.

REMARQUE!
Le vilebrequin sera d'abord monté sur le cöté embrayage du carter moteur.

3. Utiliser l'outil 502 50 30-14 et mettre le vilebrequin dans le côté embrayage du demi carter moteur. Voir fig. 11. Le collet de butée du vilebrequin doit atteindre le palier.

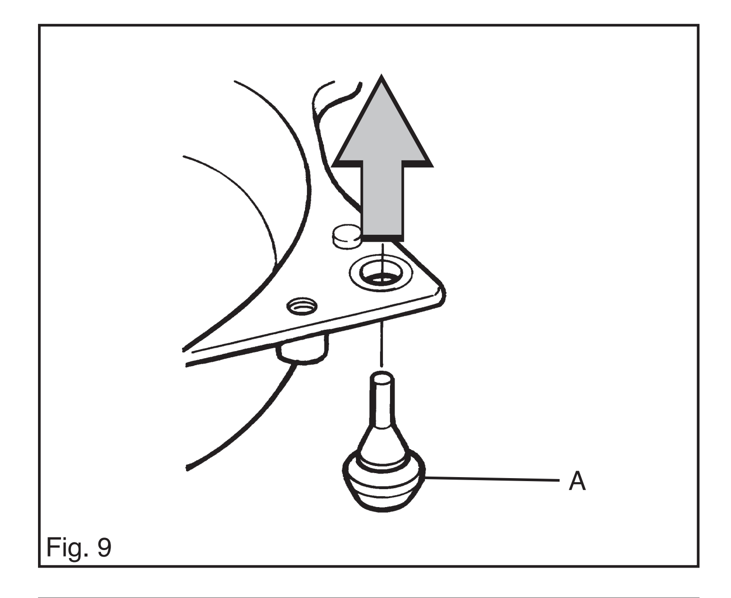


Fig. 9

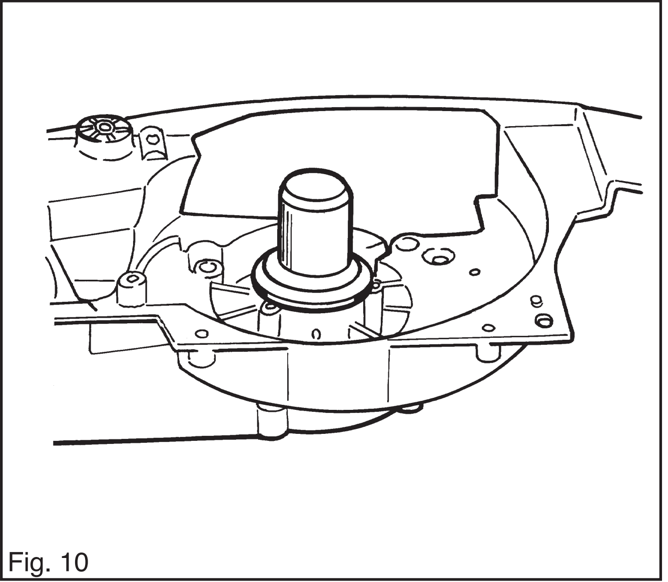


Fig. 10

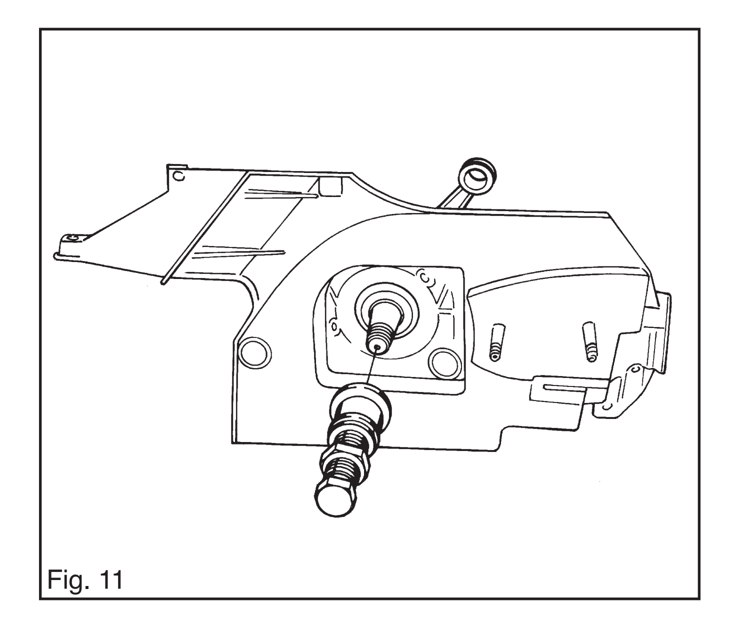


Fig. 11

4. Mettre la broche de positionnement dans le demi carter moteur côté embrayage, graisser et installer la garniture. Voir fig. 12.

REMARQUE!
Un serrage supplémentaire de l'outil de montage quand la garniture est bien fixée abîme le vilebrequin.

5. A l'aide de l'outil 502 50 30-14 mettre en place le demi carter moteur côté rotor volant. Serrer jusqu'à ce que la garniture soit bien coincée entre les deux demi carters moteurs. Voir fig. 13.

6. Mettre en place les six vis. Les visser alternativement. Couple de serrage final 8 Nm. Voir fig. 14.


REMARQUE!
Veiller à ce que les morceaux restants de la garniture ne tombent pas dans le carter moteur.

7. Couper la garniture dans le sens de la longueur avec le plan de montage du cylindre.

8. Monter le fond du carburateur avec les quatre vis. Couple de serrage 5 Nm.

9. Monter les éléments suivants:
   A. Réservoir.
   B. Piston et cylindre.
   C. Silencieux.
   D. Carburateur.
   E. Système de graissage.
   F. Embrayage centrifuge.
   G. Système électrique.
   H. Lanceur.
   I. Chaîne et guide-chaîne.

10. Si un nouveau vilebrequin a été installé la tronçonneuse devra être utilisée pendant 3-4 heures avec le carburateur sur sa position de base. Voir réglage du carburateur aux pages 32 och 33.

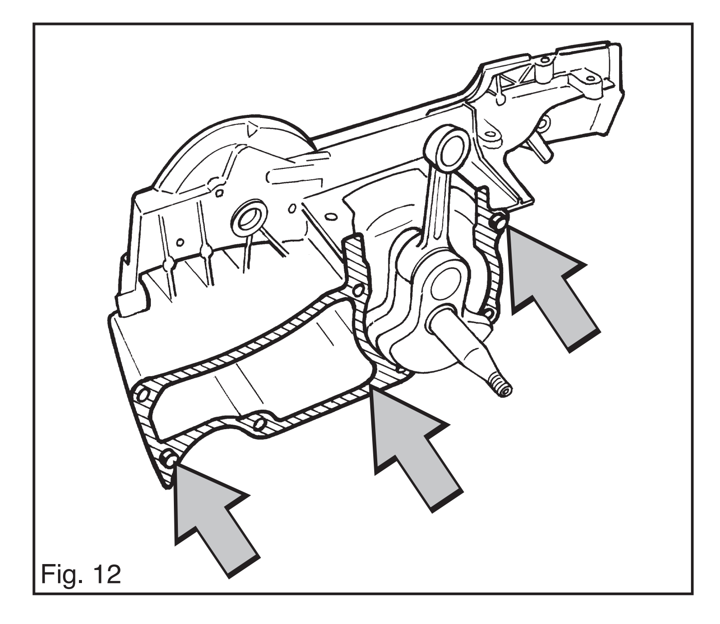


Fig. 12

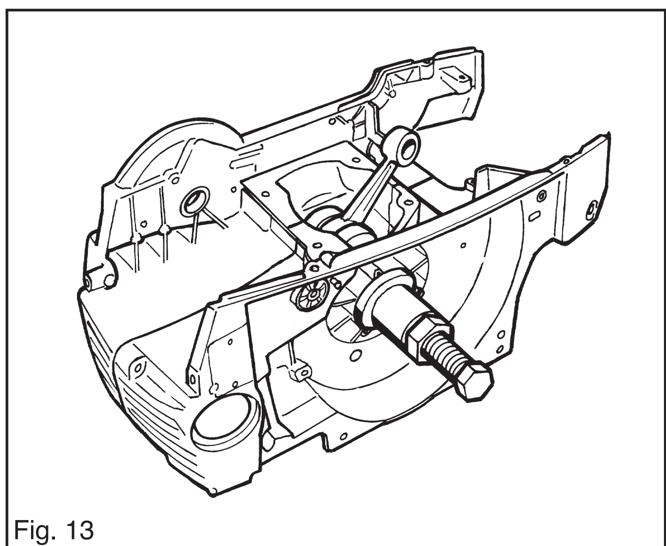


Fig. 13

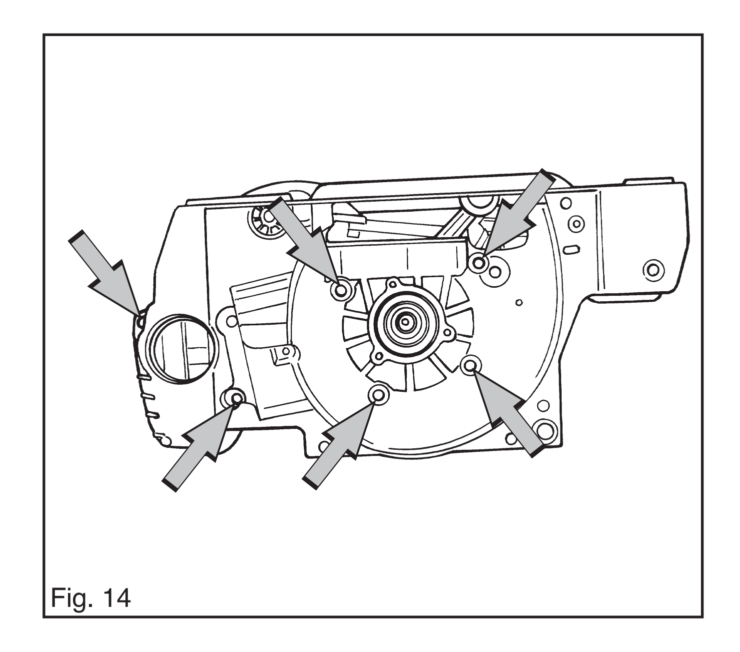


Fig. 14

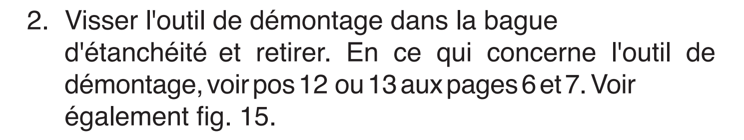
Bagues d'étanchéité

1. Pour changer les bagues d'étanchéité du vilebrequin, retirer d'abord les éléments suivants:

   Du côté du rotor volant:
   - Lanceur.
   - Rotor volant.
   - Eventuellement le générateur.

   Du côté de l'embrayage:
   - Chaîne et guide-chaîne.
   - Plaque de guidage de la chaîne.
   - Embrayage centrifuge.
   - Pompe à huile.

Fig. 15



2. Visser l'outil de démontage dans la bague d'étanchéité et retirer. En ce qui concerne l'outil de démontage, voir pos 12 ou 13 aux pages 6 et 7. Voir également fig. 15.

3. Mettre en place la nouvelle bague d'étanchéité avec le mandrin (pos. 11 pages 6 et 7). Voir fig. 16.

4. Monter les éléments selon le point 1 ci-dessus.

Fig. 16

Boulons du guide-chaîne

1. Vider le réservoir d'huile de chaîne.

2. Tapper sur le boulon de l'extérieur pour qu'il tombe dans le réservoir d'huile.

3. Retirer le boulon de l'intérieur du réservoir.

4. Insérer un fil de fer dans l'extrémité du nouveau boulon, le faire passer à travers le réservoir d'huile et le fer sortir par le trou du boulon dans le carter moteur. Voir fig. 17.

5. Tirer le fil de fer pour que le boulon sorte de son trou.

6. Tirer le boulon, son écrou et sa pièce intermédiaire entre l'écrou et le carter moteur.

7. Contrôler que la tête carrée du boulon se positionne bien à sa place dans le carter moteur. Eventuellement tourner le boulon.

8. Remplir d'huile de chaîne.

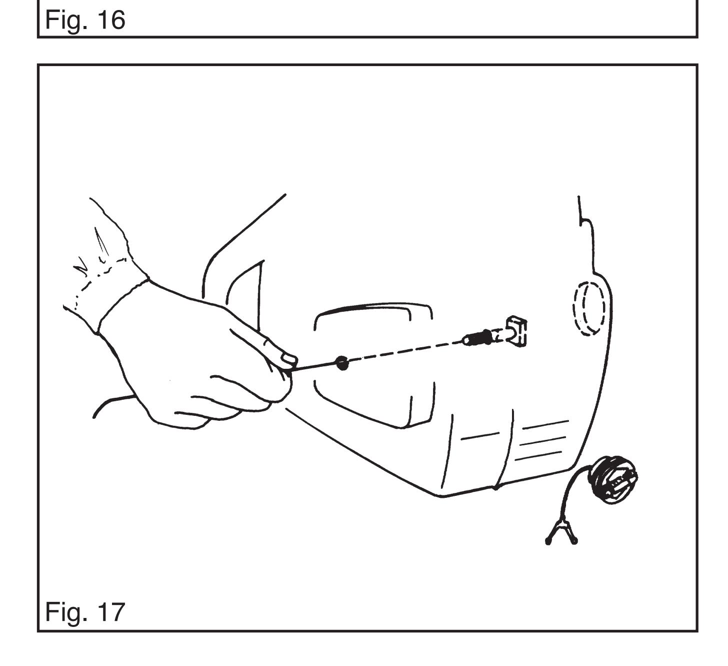


Fig. 17

Recherche de pannes

Les différentes pannes pouvant se produire sur la tronçonneuse sont divisées en quatre groupes. Pour chaque groupe, les dysfonctionnement possibles sont indiqués à gauche et les types d'erreurs possibles à droite. L'erreur la plus plausible est indiquée en premier, etc.

Démarrage

Démarrage difficile	Régler la vis L Le filtre à air est colmaté Le starter ne fonctionne pas Arbre de starter usé Soupape de starter usée Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Le segment de piston s'est bloqué Canal d'impulsions bouché.
Fuite de carburant au niveau du carburateur	Tuyau de carburant lâche ou défectueux. Trou dans la membrane. Aiguilles/pointes des aiguilles usées. Le système de régulation grippe Le système de régulation est réglé trop haut Fuite dans le système de régulation (air ou carburant) Couvercle trop lâche sur le côté pompe du carburateur.
Moteur noyé quand il n'est pas en marche	Aiguilles/pointes des aiguilles usées. Le système de régulation est réglé trop haut Le système de régulation grippe

Ralenti (régime bas)

Ne fonctionne pas sur le ralenti	Régler la vis L Fuites au niveau du tuyau d'aspiration (caoutchouc) Les vis du carburateur sont desserrées Tuyau de carburant lâche ou défectueux. Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Système de purge du réservoir bouché L'arbre de la soupape d'étranglement se bloque La poignée d'accélération grippe Ressort de rappel défectueux La butée de l'axe de la soupape est déformée Vannes de gicleurs défectueuses
Ralenti trop riche	Régler la vis L Aiguilles/pointes des aiguilles usées. Le système de régulation est réglé trop haut Le levier du système de régulation est usé Fuites au niveau de la membrane de guidage/plaque de protection Le système de régulation grippe

Ralenti (régime bas) (suite)

Tourne au ralenti avec la vis L fermée	Aiguilles/pointes des aiguilles usées. Fuites au niveau de la membrane de guidage/plaque de protection Le système de régulation grippe Le levier du système de régulation est usé Vannes de gicleurs défectueuses
Ralenti irrégulier	Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Fuites au niveau du tuyau d'aspiration (caoutchouc) Les vis du carburateur sont desserrées L'axe de la soupape d'étranglement est usé La vis de la soupape d'étranglement est desserrée La soupape d'étranglement est usée Le système de régulation grippe Fuite dans le système de régulation (air ou carburant) Le bouton central du système de régulation est usé Trou dans la membrane. Fuites au niveau de la membrane de guidage/plaque de protection Fuites au niveau du carter moteur
La vis L doit toujours être réglée	La conduite de carburant est colmatée Le système de régulation est réglé trop haut Le système de régulation grippe Fuite dans le système de régulation (air ou carburant) Fuites au niveau de la membrane de guidage/plaque de protection Vannes de gicleurs défectueuses Fuites au niveau du carter moteur
Trop de carburant au ralenti	Le système de régulation est réglé trop haut Le système de régulation grippe Le système de régulation est abîmé Aiguilles/pointes des aiguilles usées. Fuites au niveau de la membrane de guidage/plaque de protection Le système de régulation est mal monté

Régime élevé

Ne fonctionne pas sur les pleins gaz	Régler la vis H Filtre à air colmaté La vis de purge du carburant est bouchée Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Tuyau de carburant lâche ou défectueux. Fuite au niveau du canal d'impulsions. Canal d'impulsions bouché. Le couvercle sur le côté pompe du carburateur s'est détaché Membrane de pompe défectueuse Fuites au niveau du tuyau d'aspiration (caoutchouc) Les vis du carburateur sont desserrées Le système de régulation est réglé trop bas Le système de régulation est abîmé Le système de régulation est mal monté Fuites au niveau de la membrane de guidage/ plaque de protection Le système de régulation grippe Silencieux bouché
Puissance faible	Régler la vis H La vis de purge du carburant est bouchée Le filtre à carburant est colmaté Fuite au niveau du canal d'impulsions. Canal d'impulsions bouché. Couvercle trop lâche sur le côté pompe du carburateur. Membrane de pompe défectueuse Filtre à air colmaté Le système de régulation grippe Fuite dans le système de régulation (air ou carburant) Le système de régulation est mal monté La fixation de la membrane est desserrée Trou dans la membrane. Fuites au niveau de la membrane de guidage/ plaque de protection
Ne fonctionne pas sur les quatre temps	La vis de purge du carburant est bouchée Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Tuyau de carburant lâche ou défectueux. Fuite au niveau du canal d'impulsions. Canal d'impulsions bouché. Couvercle trop lâche sur le côté pompe du carburateur. Membrane de pompe défectueuse Fuites au niveau du tuyau d'aspiration (caoutchouc) Les vis du carburateur sont desserrées Le système de régulation est réglé trop bas Fuite dans le système de régulation (air ou carburant) Le système de régulation est mal monté La fixation de la membrane est desserrée Trou dans la membrane. Fuites au niveau de la membrane de guidage/ plaque de protection

Accélération et décélération

N'accélère pas	Régler la vis L Régler la vis H Filtre à air colmaté La vis de purge du carburant est bouchée Le filtre à carburant est colmaté La conduite de carburant est colmatée Tuyau de carburant lâche ou défectueux. Canal d'impulsions bouché. Le couvercle sur le côté pompe du carburateur s'est détaché Membrane de pompe défectueuse Fuites au niveau du tuyau d'aspiration (caoutchouc) Les vis du carburateur sont desserrées Le système de régulation est réglé trop bas Le système de régulation est mal monté Le système de régulation grippe Vannes de gicleurs défectueuses Silencieux bouché
Le moteur s'arrête quand l'accélération est relâchée	Régler la vis L Régler la vis H Membrane de pompe défectueuse Le système de régulation est réglé trop haut Le système de régulation grippe Vannes de gicleurs défectueuses
Accélération trop riche	Régler la vis L Régler la vis H Filtre à air colmaté Membrane de pompe défectueuse Vannes de gicleurs défectueuses

Méthodes de recherche de pannes

En plus des dysfonctionnements indiqués ci-dessus, la recherche de pannes peut être effectuée sur une certaine partie ou un certain système de la tronçonneuse. Les différentes procédures sont décrites à chaque chapitre, voir le sommaire, et sont les suivantes:

- Contrôle de fonctionnement du frein de chaîne
- Mesure de la résistance du bouton d'arrêt
- Essai de pression du carburateur
- Essai de pression du décompresseur
- Essai de pression du cylindre



www.husqvarna.com

115 49 45-31

2013-05-03